

1981 மார்ச் 31]

[திரு. பொ. உத்திராபதி]

அடுத்து 150 ஊராட்சி ஒன்றியங்களுக்கு இந்த தன்னிறைவுத் திட்டத்தை அறிவித்திருக்கிறார்கள். ஆனால் இதுவரை எடுத்து முடித்த 69 ஊராட்சி ஒன்றியங்களிலும், இந்த 31—3—1981 அதாவது இன்றோடு முடிய வேண்டும் என்ற உத்தரவு இடப்பட்டிருந்தும் கூட, இன்னும் சில நாட்களுக்கு சில இடங்களில் நீட்டிக்கப்பட்டிருப்பதாக, சில தினங்களுக்கு முன்பு அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே அறிவித்தார்கள். ஆனால் முடிக்கப்பட்ட வேலைகள் கூட எப்படி நடந்திருக்கிறது என்று கேட்டால், ஒரு ரோட்டில் தொடர்ந்து 2 கிலோ மீட்டர் தூரம் இத்திட்டத்தில் போடப்படவேண்டும் என்று சொன்னால், ஒரு கிலோ மீட்டர்தான் இப்போது போட்டிருக்கிறார்கள். அப்படிப் போடப் பெற்ற சாலைகளுமே பாதியில் நிற்கிறது.

குறிப்பாக என்னுடைய பனையூர் பஞ்சாயத்திலேயே ஒரு ரோட்டில் சோமாலப்பேட்டை கிராமத்தில் அரை கிலோ மீட்டர் தூரம் ஒதுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. இப்படி இந்த தன்னிறைவுத் திட்ட வேலைகள் எல்லாம், அவசரக் கோலத்தில் அள்ளி தெளிப்பது போலவே நடந்து வந்திருக்கின்றன. நான் நேற்றைக்கு முன் தினம் திருத்துறைப்பூண்டியிலே வரம்பயந் நிதியுக்கு அங்கே ஒரு திருமணத்திற்காக சென்றிருந்தேன், அங்கே ரெயில்வே கேட்டிலிருந்து சுடுகாட்டுக்கு பாதை போட்டிருக்கிறார்கள். செம்மண கப்பி பரப்பப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் ரோடு போடுவதற்கான மற்ற வேலைகள் எதுவும் நடைபெறவில்லை. தண்ணீர் தெளிக்கப் படவில்லை. மணல் கொட்டப்படவில்லை. ரோட் ரோலரைக் கொண்டு உருட்டிவிடப்படவும் இல்லை. கேட்டால் அவர்கள், என்ன செய்யது 50 ரோடுகளுக்கு ஒன்றுதான், இந்த ரோட் ரோலர்கள் இருக்கின்றன. அதனால்தான் இப்படி காலதாமதம் ஆகிறது என்று பதிலுரைக்கிறார்கள். ஆகவே இப்படிப்பட்ட வேலைகள் இன்னும் செம்மையாக நல்ல முறையில் நடக்க வேண்டும் என்று சொன்னால், தஞ்சை மாவட்டத்திற்கு, இரண்டு மாதங்களுக்கு இந்த வேலைகளுக்கான கால நீட்டிப்பைக் கொடுத்தால் நலமாக இருக்கும், அந்த வேலைகள் நல்ல முறையில் நிறைவு பெற முடியும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்தத் திட்டத்தின் கீழ் மேலும் 150 ஒன்றியங்கள் சேர்க்கப் படுவதாக அறிவித்திருக்கிறார்கள். என்னுடைய தொகுதியில் முத்துப்பேட்டை ஒன்றியம் மிகவும் பின் தங்கிய ஒன்றியம். ஆகவே, அந்தப் பகுதியினையும் இந்த 150 ஒன்றியங்களில் தன்னிறைவுத் திட்டத்தின் கீழ் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்படி அவைகள் விடுப்பட்டிருந்தால், இந்த ஆண்டிலேயே அவற்றின் இறுதியில் சேர்ப்பதற்காவது அரசு நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. பொ. உத்திராபதி]

[1981 மார்ச் 31]

அதே போல மின்சாரம் என்பதைக் எடுத்துக்கொண்டால், அது எப்படியிருக்கிறது என்று சொன்னால், பானையிலிருந்து சோறு எடுத்துப் போடவேண்டும் என்று சொன்னால், அப்படிப் போட வேண்டிய அகப்பையின் பிடியும் அகப்பையும் ஒன்றாக இருக்க வேண்டும். அப்படி ஒன்றாக இருந்தால்தான், சோறு எடுத்துப் போட முடியும். ஆனால், இங்கே எப்படி இருக்கிறது என்று சொன்னால், மின்சாரம் வழங்குவது மின்சார இலாகாவின் பொறுப்பு. ஆனால் அதை பராமரிக்கிற பொறுப்பு உள்ளாட்சித் துறைக்கு என்று இருக்கிறது. அகப்பையும், பிடியும் தனித் தனியாக இருக்கிறது. இதன் காரணமாக எங்காவது மின் இணைப்பு பழுது ஏற்பட்டது என்றால் முதலில் கிராம நல ஊழியரிடம் அதைத் தெரிவித்து, அவர் ஊராட்சி ஒன்றிய ஆணையர் மூலமாக மின்சார வாரியத்திடம் சொல்ல வேண்டும். அவர்கள் வந்து பார்த்து விட்டு இன்னின்பப் பொருள்கள் கெட்டிருக்கின்றன என்று எழுதிக் கொடுத்துவிட்டு போனபிறகு, உள்ளாட்சித் துறையின் மூலம் பல்பு வாங்கிப் போட்டு ரிப்பேர்கள் இருந்தால் பழுது பார்த்து, மின்சாரம் வருவதற்குள், இரண்டு மாதங்கள் ஆகிவிடுகின்றன. இப்படிப் பல இடங்களில் ஏற்பட்டு கிராமப்புறங்களே இருண்ட சூழ்நிலையில் இருக்கின்றன. எனவே பராமரிப்புப் பணி அந்தந்த பஞ்சாயத்துக்களுக்கே அல்லது ஒன்றியங்களுக்கே என்று இருந்தால் அப்போதைக்கப்போது தேவைப்படும் மின் இணைப்பை உடனடியாக மக்களுக்குக் கொடுக்க முடியும் என்று சொல்லி அமைச்சர் அவர்கள் அதை விரிவாக பரிசீலிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதே போல மின் இணைப்பு என்கிறபோது இன்னொன்றையும் சொல்லாமல் இருக்க முடியவில்லை. தெரு விளக்குகளுக்கு பல்பு போடுகிறார்கள். அந்த பல்புகள் எரிவதே இல்லை. கொஞ்ச நாட்களுக்கு எரியும். பிறகு பளிச் பளிச் சென்று மின்னி விட்டு அப்படியே நின்று விடும். ஏன் இந்தக் குறைபாடுகள் ஏற்படுகின்றன என்று பார்த்தால், இந்தப் பல்புகளை எல்லாம் நல்ல கம்பெனிகளிலிருந்து ஒப்பந்தம் கேட்டு வாங்கி போடுவது கிடையாது. ஏதோ ஒரு கம்பெனியிடம் பல்பு வாங்க வேண்டுமே என்பதற்காக, ஒப்பந்தம் கேட்டு வாங்கி போட்டுவிடுகிறார்கள். அதன் விளைவுதான் இப்படி பல்புகள் சரியாக எரியாமல் இருக்கின்றன. ஆகவே நான் கேட்டுக் கொள்வது எல்லாம் நல்ல பல்புகளை, நல்ல கம்பெனிகளிடமிருந்து வாங்கிப்போட வேண்டும். அப்படிப் போட்டால் அடிக்கடி போட வேண்டிய செலவும் மிச்சமாகும் என்று குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

அதேபோல் குடிசண்ணீர் பிரச்சினை குடிநீர் வடிகால் வாரியம் தண்ணீர் சப்ளை செய்கிறார்கள். ஆனால் அவர்கள் நீரேற்று குழாய்களுக்கும் கிணறுகளுக்கும் போட்டிருக்கிற மோட்டார்கள் கெட்டு விட்டால் மீண்டும் அதைப்பற்றி குடிநீர் வடிகால் வாரியத்தின் அதிகாரிக்குத் தெரியப்படுத்த வேண்டும். அப்படி தெரியப்படுத்திய பிறகு, அவர்கள் தங்களது

1981 மார்ச் 31]

[திரு. பொ. உத்திராபதி]

ஊழியர்களை அனுப்புகிறார்கள். அவர்கள் வந்து ரிப்பேர் செய்வதற்காக மோட்டரை கழற்றி எடுத்துச் சென்றால் திரும்பக் கொண்டு போடுவதற்கு பல மாதங்கள் ஆகின்றன. எனவே இந்த வேலைகளையும் பஞ்சாயத்து ஊராட்சிகளிடம் ஒப்படைத்தால் மோட்டார்கள் கெட்டால் உடனுக்குடன் பழுதுபார்த்து குடி தண்ணீரை மக்கள் தடை இல்லாமல் பெறுவதற்கு வழி செய்ய முடியும். அது போலவே என்னுடைய தொகுதியில் மணலி பஞ்சாயத்தில் அப்படி ஒரு மோட்டரை ரிப்பேர் செய்வதற்காக எடுத்துக் கொண்டு போய் பல மாதங்கள் ஆகின்றன. கேட்டால் இன்னும் ரிப்பேர் செய்யப்பெறவில்லை என்று சொல்கிறார்கள்.

அதேபோல இந்த கைப்பம்புகளை எடுத்துக்கொண்டால், இப்போது வறட்சி அதிகமாக இருக்கிறது என்ற காரணத்திற்காக நிறைய கைப்பம்புகளைப் போட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் போட்டு என்ன பயன்? போட்ட கைப்பம்புகள் அனைத்தும் கெட்டுப் போயிருக்கின்றன. ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் அதைப்பற்றி சொன்னால் பணம் இல்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். ஊராட்சி ஒன்றியங்களுக்கு பணம் வருவது எப்போது, அதை உபயோகித்து இவர்கள் பொது மக்களுக்கு தண்ணீர் கொடுப்பது எப்போது? ஆகவே வருமானத்தைப் பார்க்காமல் ஊராட்சி ஒன்றியங்களே ஏற்று அல்லது சர்க்காரே ஏற்று அத்தனை பம்புகளையும் ரிப்பேர் செய்து கொடுப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்ய முன்வரவேண்டும். எல்லா கிராமங்களுக்கும் இப்படி ரிப்பேர் ஆகிற கைப்பம்புகளை உடனுக்குடன் ரிப்பேர் செய்து கொடுத்துவிட்டால் கிராமப்புறங்களில் குடிநீர் பிரச்சினை ஓரளவிற்கு தீர்க்கப்படும். ஆகவே அரசு இதை அவசர நடவடிக்கையாக எண்ணி எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[பிற்பகல் 12-10]

அதேபோல் கைப்பம்புகளில் வேலை செய்யக்கூடிய ஊழியர்களுக்கு எந்தவிதமான வேலைப் பாதுகாப்பும் கிடையாது. அவர்கள் பகுதி நேர ஊழியர்களாக இருக்கிறார்கள். பம்பஸ் ரிப்பேர் செய்தால்தான் அவர்களுக்கு சம்பளம். சம்பளம் கொடுக்காவிட்டால் ரிப்பேருக்கு வருவது கிடையாது. ஆகவே அந்த ஊழியர்களை நிரந்தர ஊழியர்களாக ஆக்கி அவர்களுக்கு பாதுகாப்பு அளிக்க வேண்டும். அதோடு அன்றாடம் குடிநீர் வழங்கவும் நம் அரசு முன்னுக்கு வரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஒன்றியங்களில், கிராமங்களில் மருந்தகங்கள் இருக்கின்றன. பெரும்பாலும் டாக்டர்கள் கிடையாது. குறிப்பாக திருச்சி மாவட்டம் குளித்தலை தாலுக்காவில் பேரூரில் நான்காண்டுகளாக டாக்டர் இல்லை. மேட்டுமருதூர் மருந்தகம் இன்னும்

[திரு. பொ. உத்திராபதி]

[1981 மார்ச் 31]

திறக்கப்படவில்லை. இப்படி பல குறைபாடுகள் உள்ளன. எனவே கிராம மருந்தகங்களில் உள்ள குறைபாடுகளை போக்க வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல் தாய் சேய் நல விடுதிகள். அங்குள்ளவர்களுக்கு நிரந்தரமாக குடும்பக்கட்டுப்பாடு வேலைதான் இருக்கிறதே தவிர இரவு ஒரு மணிக்கு பிரசவத்திற்கு என்று அவசரமாகக் கூப்பிட்டால் அவர்களுக்கு கஷ்டமாக இருக்கிறது. எந்த வேலைக்கு அவர்கள் நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார்களோ அந்த வேலைக்கு என்றில்லாமல் குடும்பக்கட்டுப்பாடு வேலையில் அவர்களை ஈடுபடுத்துவதால் அவர்களுக்கு அதிகத் தொல்லைகள் இருக்கின்றன. செவிலியர்களுக்கு பயணப்படி கொடுப்பதில் சிக்கல் இருக்கிறது. அது தீர்க்கப்படவேண்டும்.

திருச்சி, சென்னை, கோடைபோன்ற நகராட்சிகளில் இருபது ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் போடப்பட்ட சுகாதாரத் தொழிலாளர்கள் இன்றும் அந்தளவிற்கே இருக்கிறார்கள். எனவே மக்கள் பெருக்கத்திற்கு ஏற்றாற்போல் அந்த சுகாதாரத் தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கையைப் அதிகப்படுத்துவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். சுதந்திரம் பெற்று 33 ஆண்டுகள் ஆகிவிட்டன. இன்னும் அரிஜனங்கள் வசிக்கும் பகுதிகளிலும் மற்ற ஊர்களிலும் சுடுகாட்டுப்பாதைக்கு சண்டை போடவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே இந்த சுடுகாட்டுப் பிரச்சினையையாவது விரைவில் தீர்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஞ்சாயத்துக்களில் உள்ள குளங்களை எடுத்துக்கொண்டால், இப்போது பருவ மழை மாறிவிட்டது, தண்ணீர் வரத்து குறைந்து விட்டது. எனவே ஊருக்கு ஒரு குளம் என்ற வகையில் எடுத்துக்கொண்டு யூனியன் சார்பாக தூர் எடுத்து, ஆழப்படுத்தி நீர்ப்பிடிப்பை உருவாக்க நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நகரங்களில் குப்பைகூளம் காரணமாக காலரா வருகிறது. நகரங்களின் அருகாமையில் குப்பைகளைப்போடுவதால் வியாதிகள் ஏற்பட்டுபரவுகின்றன. குப்பைகளை நெருப்பு வைத்து கொளுத்தினால் இராத்திரி பிணவாடை வீசுகிறது. ஆகவே நகருக்கு ஐந்து மைல்கள் தள்ளி குப்பைகளை போடுவதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, தஞ்சாவூரிலிருந்து வடுவூர், மன்னார்குடி, திருத்துரைப்பூண்டி, வேதாரண்யம், கோடியக்கரை வரை செல்லும் சாலை பற்றி திரு. எம். எஸ். மாணிக்கம் அவர்கள் சொன்னார்கள், எல்லா அமைச்சர்களுக்கும் தெரியும். அங்கிருந்து ஒரு பஸ் வந்து இங்கேயிருந்து ஒரு லாரி வந்தால் லாரி போக முடியாது. ஆகவே அங்கே இரண்டுவழிப் பாதையை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும்.

1981 மார்ச் 31]

[திரு. பொ. உத்திராபதி]

எனது தொகுதியில் இரண்டு பாலங்கள் அமைத்துத் தர வேண்டும். (மணியடிக்கப் பட்டது). கோமளப் பேட்டையிலிருந்து கோட்டூர் போக அய்யனூற்றில் பாலம் ஒன்றும், கோட்டூரிலிருந்து சோமாலப்பேட்டை போக கோட்டூர் யூனியன் அலுவலகத்திற்கு மேல்புறம் முன்னியாற்றில் ஒரு பாலமும் கட்டிக்கொடுக்க வேண்டுகிறேன். 300-க்கு மேற்பட்ட குழைந்தைகள் கோட்டூர் மேல் நிலைப் பள்ளிக்கு செல்கிறார்கள். அங்கே மக்கள் ஆயிரத்திற்கு அதிகமாக போகும்பாலை மணலி குன்னலூர், விலக்குடி செல்லும் ஹைவேஸ் ரோடை தார் சாலையாக மாற்றவேண்டும். முத்துப்பேட்டை யூனியனில் பாண்டி, குன்னலூர் வழியாக தொண்டிகாடு போகும் சாலையை அகல்வப்படுத்தி தார் ரோடாக மாற்ற வேண்டும். கோட்டூரிலிருந்து உடபாதிமங்கலம் போகும் ரோட்டை உடனடியாக தார் சாலையாக ஆக்கவேண்டும்.

அதேமாதிரி, 22—12—1980-லே திருத்துறைப்பூண்டியிலே செய்யப்பட்ட வேண்டிய வேலைகளுக்கு மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அனுமதி கொடுத்து, இன்னும் பல தீர்மானங்களை அரசிற்கு அங்கீகாரத்திற்காக அனுப்பி, அவைகள் அங்கீகரிக்கப்படாமல் இருக்கின்றன. இதை உடனடியாக அங்கீகரிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

முத்துப்பேட்டையைப் பற்றி பலநாட்களாக சொல்லி வருகிறேன். அங்கே பேருந்து நிலையம் கிடையாது. ரோட்டிலே பெண்களும், ஆண்களும் வெய்யிலிலும், மழையிலும் நின்று கொண்டு இருக்க வேண்டியிருக்கிறது. அங்கு ஓர் பேருந்து நிலையத்தை உடனடியாக ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேபோல், மேலநம்மங்குறிச்சியில் இருந்து முத்துப்பேட்டைக்கு வர வேண்டுமென்று சொன்னால், வருவாய்த் துறை அமைச்சரின் தொகுதியான பட்டுக்கோட்டையைச் சுற்றி எங்கள் தொகுதிக்கு வரவேண்டியிருக்கிறது. கிட்டதட்ட 15 மைல்கள் சுற்றி வரவேண்டியிருக்கிறது. முத்துப்பேட்டைக்கு வர பாமணி ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டவேண்டும்.

திருத்துறைப் பூண்டி பேரூராட்சியை ஒரு நகராட்சியாக ஆக்க வேண்டுமென்பது நீண்டநாள் கோரிக்கை. கலைக்கப்பட்ட முந்திய ஆட்சிக்கு முன்னால் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரால் எடுத்துச் சொல்லப்பட்டு, மாநில உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்களால் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது. அன்று கலைக்கப்பட்ட பின், ஆளுநர் அவர்களிடமிருந்து கடிதம் எழுதிக் கேட்டபோது, ஒரு பதில் கடிதம் வந்தது. அதிலே, 1981-ஆம் ஆண்டு 6 மாதம் வரை ஒத்திவைக்கப்பட்டுள்ளதாக அறிவித்தார்கள். இது எந்த அரசியல் காரணத்திற்காக முன்பு அறிவித்த திட்டம் நிறுத்திவைக்கப்பட்டிருக்கின்றது என்பது தெரியவில்லை. எனவே, உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம், திருத்துறைப்பூண்டி பேரூராட்சியை நகராட்சியாக ஆக்கவேண்டும். அங்கே ஜன

[திரு. பொ. உத்திராபதி]

[1981 மார்ச் 31]

நெருக்கடி குடிநீர் பற்றாக்குறை உள்ளது, போக்குவரத்து சாலை வசதிகளும் மிகவும் குறைவாக உள்ளன. ஆகவே இதை நகராட்சியாக ஆக்க வேண்டுமென்று நான் இந்த சந்தர்ப்பத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இறுதியாக ஒன்றைக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். வால் பாறையிலே நகரியத்திலே நியமனக் குழு இருக்கிறது. இதைப் போல் பல நகரியங்கள் இருக்கின்றன. அந்த நகரியங்களில் எல்லாம் தேர்தல்களைக் கொண்டுவந்து, ஜனநாயக முறையில்தான் மக்களுக்கு நேரடியாக பணியாற்ற உதவவேண்டும். கிராமப்புற வேலைகளைச் சிறப்பாக செய்யவேண்டுமென்று சொன்னால், விரைவிலே தேர்தல்களை ஊராட்சி மன்றங்களுக்கும், ஊராட்சி ஒன்றியங்களுக்கும், பேரூராட்சிகளுக்கும், நகராட்சிகளுக்கும் கொண்டு வந்து, ஜனநாயக முறையிலே நல்ல திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்கு தமிழக அரசும், நமது உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்களும் விரைவிலே இதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, வரையப்பளித்தமைக்கு நன்றி தெரிவித்து அமைகிறேன்.

திரு. குமரி அனந்தன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சகத்தின் மானிய கோரிக்கையின் மீது பேசுகின்ற வாய்ப்பினைப் பெற்றமைக்கு முதற்கண் நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இங்கே ராட்சி நிர்வாகம், சாலைகள், பாலங்கள் என்று சொல்லக் கூடிய தலைப்புகளிலே கொடுக்கப்படுகின்ற தொகை அமைச்சகத்திற்குத் தேவையானதென்பதையும், அவைகள் கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்பதிலும் கருத்து வேறுபாடு இல்லை. ஆனால், இவைகள் எந்தெந்த வகைகளிலே செலவிட வேண்டுமென்று கூறுகின்ற கருத்தினை இங்கே நான் வரிசைப் படுத்த விரும்புகிறேன். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும், அவர்களுக்குத் துணையாக அதிகாரிகளும் மட்டுமே தமிழகத்திலே இருக்கின்ற சிற்றூர்கள், பேரூர்கள், நகரங்கள், மாநகரங்கள் ஆகியவைகளில் நடைபெறவேண்டிய அடிப்படைத் தேவைகள் அனைத்தையும் பார்த்து செய்துவிடுவதென்பது எண்ணத்திற்கு இனிதாக இருக்கலாம். ஆனால், எடுத்துச் செய்வதற்கு எளிதாக இருக்காது. ஜனநாயக மரபின்படி இப்பணிகளை பகிர்ந்து கொள்ளுகின்ற நேரத்திலே செம்மைப்படுகின்றன. அவைகள் பூரணத் துவம் பெறுகின்றன. எனவே, பல ஆண்டுகளாக தேர்தல் இல்லாமல் இருக்கின்ற இந்த ஊராட்சிகளிலே எல்லாம் உடனடியாக தேர்தல் நடைபெறுவதற்கான ஆணையை தமிழக அரசு பிறப்பிக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். சிற்றூர்களானாலும் சரி, மற்ற இடங்களானாலும் சரி அந்தப் பகுதிகளிலே எந்தவிதமான பணிகளும் நடக்கவில்லை. அதிகாரிகளைப் பார்த்துக் கேட்பதற்கு பொதுமக்களுக்கு அவகாசம் கிடைப்பதில்லை. தவிர, அவர்கள் அதிகாரிகளை ஒரு கூச்ச உணர்வோடு பார்த்துக்கொள்கிறார்கள். தவிர, அதிகாரிகளோடு அவர்களுக்கு நேரடித் தொடர்பு ஏற்படுவதில்லை. அதே நேரத்தில்

1981 மார்ச் 31] [திரு. குமரி அனந்தன்]

[பிற்பகல் 12-20]

தேர்தல் நடந்திருக்குமானால், அவர்கள் ஒருவரைப் பார்த்து நல்ல துணிவோடு கேட்பார்கள். ஓட்டு வாங்க வீட்டுக்கு வந்தாயே, வீட்டு முன்னால் உள்ள தெருவைப் பார், அது நல்ல முறையிலே இல்லையே, விளக்குகள் எரியவில்லையே என்றெல்லாம் கேட்கக் கூடிய ஒரு சூழ்நிலை உருவாகும். ஜனநாயகத்திலே இந்த உரிமை மிக முக்கியமானது. சப்தம் மிக அதிகமாக இருந்தாலும், ஒரு பேரறிஞர், “ஜனநாயகம் சந்தடி மிகுந்தது; அந்த சந்தடி தான் எனக்குச் சங்கீதம்” என்று சொன்னார். ஆக சந்தடியை சங்கீதமாக எதிர்பார்க்கின்ற ஒரு ஜனநாயக வழிமுறை அமைப்பைக் கொண்டு ஒரு நாட்டிலே உடனடியாக தேர்தல்கள் நடத்தவேண்டுமென்று கேட்டு, அது தான் அடிப்படைத் தேவை என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

நிர்வாகத்தைப் பொறுத்தவரை பல பெருமக்கள், மாண்பு மிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் எல்லாம் இங்கே எடுத்துச் சொல்லியிருக்கின்றார்கள். அதன் தொடர்பாக நானும் நிறைய சொல்ல வேண்டும் என்றிருந்தாலும், நேரத்தை அனைவரும் பங்கிட்டுக் கொள்ள வேண்டுமென்பதற்காக நீண்ட நெடும் நாட்களுக்கு முன்பாக வகுக்கப்பட்ட சட்டத்திட்டங்களை வைத்துக் கொண்டு அவைகளை திருத்தாத நேரத்திலே இன்று பல பணிகள் செவ்வனே நடைபெற முடியவில்லை. உதாரணமாக சுகாதாரப் பணியாளர்கள். அவர்கள் தேவை அதிகமாக இருந்தாலும், அந்தத் தேவைகளை நிறைவு செய்கின்ற வகையிலே சட்டத்தைத் திருத்த வழிவகை காணவேண்டுமென்று நான் அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சாலைகளைப் பொறுத்த வரையில் நகரங்களிலே ஒரு பெரிய ஆபத்து “ஏர்-பொல்லுஷன்” என்னுள், திருவொற்றியூர், வட சென்னை பகுதிகளில் புகைக் கூண்டுகளிலிருந்து வரக்கூடியப் புகைகளும், பெரியத் தொழிற்சாலைகளிலிருந்து வெளியேறுகிற விஷ நீரும் மனிதனுடைய வாழ்வுக்கு பெரிய தீங்கை ஏற்படுத்திக் கொண்டிருக்கின்றன.

சிற்றார்களாவது முன்பு பச்சை பசேல் என்று இருந்தது. சாலைகள் எல்லாம் சுத்தமாக இருந்தது. இப்போது சாலைகள் செவ்வனே பராமரிக்கப்படாத காரணத்தினால் பல சாலைகள், பல நாட்களாக, பல ஆண்டுகளாக செப்பனிடப்படாது புழுதி படிந்து, காற்று வருகின்ற காலத்திலே எல்லாம் எல்லா இடங்களிலும் தூசும், தும்பும் பரவி விடுகின்றன. எனவே சிற்றார் சுகாதாரமானது என்ற ஒரு பெயரும் போய்விட்டது. சிற்றாரும், பேரூரும் பெரிய நகரங்களும் இப்படி ஆகிவிட்டன என்று சொன்னால் மனித வாழ்விற்கு ஒவ்வாத சூழ்நிலை இப்பொழுது அமைந்திருக்கிறது. ‘வான் காற்று நன்று’ என்பான் பாரதி. ‘உயிர் ரசம் என்பான் காற்றை’ அவனே ஒரு இடத்திலே பாடுவான். ‘ஊர் காற்றை மனிதர்கள் கெடுத்து விடுகின்றார்கள்’

[திரு, குமரி அனந்தன்] [1981 மார்ச் 31]

என்று. ஊர் காற்றை மனிதர்கள் கெடுத்து விடுகின்றார்கள் என்பதற்கு காரணம் என்ன? எங்கேபார்த்தாலும் மண்ணிலே மலர்ந்த மலர்களாக மனிதன் பண்ணிவைத்திருக்கின்ற அலங்கோலங்களை நீங்கள் பார்க்கலாம். கடற்கறையிலே கூட கால் வைக்க முடியாத அளவிற்கு தரையிலே பூத்த தாமரைகள் ஏராளமாக—ஆக தரையிலே பூத்த தாமரைகள் மனிதன் நடமாடுவது என்பது முடியாத காரியமாக இருக்கின்ற காரணத்தினாலே ஊர் காற்றை மனிதர்கள் கெடுத்து விடுகின்றார்கள். என்று அவன் சொன்னான். எனவே “ஃபேன்” காற்று இருக்கின்ற இடங்களிலும் நமக்கு சுகாதாரம் இல்லை. வான் காற்று இருக்கின்ற இடத்திலேயும் சுகாதாரம் இல்லை என்கிற சூழ்நிலை இருக்கிற காரணத்தால் இவைகளைச் சுட்டிக்காட்டுவதன் மூலம் நமது பாசத்திற்குரிய அமைச்சர் அவர்களோ, நமது நேசத்திற்குரிய அரசோ தவறாக எண்ணக் கூடாது. வீட்டிலே இந்த இடத்திலே கரையான் இருக்கிறது என்று நான் சொன்னால் நிலையை காப்பாற்றுவதற்காகத்தான், அந்த நிலையை எடுத்துச் சொல்கின்றேன். நிலையிலே கரையான் புற்று இருக்கிறது என்று சொன்னால் அதைத் தட்டிவிடுங்கள் ஏனென்றால் அந்த நிலை காப்பாற்றப்பட வேண்டும். நான் கதவு திறந்து கிடக்கின்றது என்று சொல்வதற்குரிய காரணம் களவு பேர்ய் விடக் கூடாது என்பது தானே தவிர, குற்றம் சாட்ட வேண்டும் என்பதற்காக இல்லை. ஏனென்றால் அதிகாரிகளை வைத்து செய்கின்ற போது,—எல்லா அதிகாரிகளும் நல்ல அதிகாரிகளாக அமைந்து விடவில்லை—சில அதிகாரிகள் தன்னிறைவுத் திட்டத்தை, “அதிகாரி தன் நிறைவுத் திட்டமாக” நினைத்து செயல்படுவதை எல்லாம் நான் பார்க்கிறேன். “அதிகாரி தன் நிறைவுத் திட்டம்” என்று நினைத்துக் கொண்டிருப்பதை நீங்கள் அனுமதிக்கிறீர்களா? உங்களுக்குத் தெரியாமல், உங்கள் கண்களை மூடி மறைக்கின்ற அளவிற்கு எதை எதையோ செய்து காரியம் ஆற்றுகிறான். சாலை போடாமலேயே சாலை போட்ட விற்பன்னர்கள் எல்லாம் உண்டு. ஒரு இடத்திலே கல்லை குவிக்கின்றார்கள். அந்த இடத்திலே சாலை போடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படுவதாக கணக்கு. நாளைக்கு ஒரு லாரி வந்து இந்த கல்லை எடுத்துக்கொண்டு இன்னொரு இடத்தில் போட்டு அங்கே போடுவதாக ஒரு கணக்கு. ஆக எவ்வளவு சிறப்பாக “ஒரு கல்லிலே இரண்டு மாங்காய்” என்று சொல்வார்கள்—இப்போது ஒரு கல்லிலே இரண்டு கல்லை கொண்டு வருகிற ஆற்றல் படைத் தவர்களாக நம்மிலே பலர் இருக்கின்றார்கள், என்பதை நீங்கள் தெரியாமல் இருக்க மாட்டீர்கள், அனைத்தும் தெரிந்தவர்கள். அனைத்தும் உங்கள் பார்வைக்கு வந்திருக்காது என்று இந்த சட்டமன்றத்திலே நான் இதை சொல்ல விழைகிறேன். இந்தச் சாலை ஒரு பக்கம் இருந்தால், அந்த சாலையினுடைய இரு பக்கங்களில் நிழல் தருகிற மரங்களை நீங்கள் வைக்கின்றீர்கள் நல்லது. உங்களுடைய அதிகாரத்திற்குட்பட்டதை நீங்கள் செய்யவேண்டுமென்று நான் நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன். நிழல் தருகிற மரங்கள் கனியும் தருகிறது; கனி தருகிற மரங்கள் நிழல் தர மறுப்பதில்லை. சில மரங்கள் நிழல் மட்டுமே

1981 மார்ச் 31]

[திரு. குமரி அனந்தன்]

தருவேன், கனி தர மாட்டேன் என்று சொல்லும் ; ஆனால் கனி தருகின்ற மரங்கள் நிழலும் தருவோம் என்று சொல்லும். அந்த நிழல் தருகின்ற மரங்களை வைக்கின்ற பொழுது அது கனி தருகின்ற மரங்களாகவும் இருந்தால் நல்லது என்று நினைத்துச் சொன்னேன். நாங்கள் எல்லாம் பல தடவைகள் உங்களுடைய பார்வைக்கு வரவேண்டும் என்பதற்காகத்தான் எடுத்துச் சொன்ன துண்டு. எங்கே பார்த்தாலும் பன்றி வாகைகள்தான் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். வாகைகள் நமக்கு வேண்டும் நாம் வாகை சூடவும் வேண்டும், ஆனால் மரங்கள் எல்லாம் வாகையாக, இருக்க வேண்டுமா என்பதை எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். தள தளவென செழித்து வருகின்ற புங்கை மரம் இருக்கிறது, அதிலே பலன் கிடைக்கும், வேப்ப மரம் இருக்கிறது, அதிலே பலன் கிடைக்கும், ஏனென்றால் புளிய மரம் வைக்க வேண்டுமென்று சொல்வேன். அதிக நாளானாலும் இடையிடையே புளிய மரங்களை வையுங்கள், மற்ற இடங்களிலே புங்கை, வேம்பு வைக்கப் படவேண்டுமென்ற என்னுடைய கனிவான எண்ணத்தை நான் வெளியிட விரும்புகிறேன்.

சாலைகளைப்பற்றிச் சொல்லப்படும்போது, சில பாலங்களைப்பற்றிச் சொன்னால், சில பாலங்கள் எடுப்பாக அழகாக இருக்கின்றன. ஜெமினி ஸ்டூடியோவுக்குப் பக்கத்திலே உள்ள பாலத்தைப் பார்த்தால் மிக அழகாக இருக்கிறது, மேலே கார்கள் சரசரவென்று போய்க்கொண்டிருக்கின்ற காட்சி இருக்கிறதே மிக நன்றாக இருக்கிறது. ஆனாலும் கூட இப்படிச் சுற்றி இப்படி வாருங்கள் என்று கோடிட்டுக் காட்டினாலும் பலர் போவதில்லை. அது இல்லாமல் இருந்தால் என்ன நடந்திருக்கும் ஒரு கணப் பொழுது ஒருவன் நிற்க என்று சொல்லியிருந்தால் ஒரு கணம் நின்று அவன் போயிருப்பான், அதற்கு மேலே தாமதம் ஆவதற்கு வழியில்லை. நான் வேண்டாமென்று சொல்லவில்லை. ஆனால், ஸ்டான்லி மெடிக்கல் காலேஜைக்குப் பக்கத்திலே இருக்கின்ற ரெயில் தண்டவாளத்தைக் கடப்பதற்கு முன்னாலே பல பிரசவிக்க வருகின்ற தாய்மார்கள் தண்டவாளத்திற்கு அருகே இருக்கின்ற கேட்டுக்குப் பக்கத்திலேயே யாரும் கேட்காமலேயே பிள்ளைகளைப் பெற்றுவிடுகிற காட்சியை நாம் பார்க்கிறோம். ஆகவே, கேட்டு சாத்தியிருக்கிற காரணத்தினால் ஆஸ்பத்திரிக் கதவுகள் திறந்திருந்தாலும் கூட பிள்ளைகள் அங்கே பிறந்து விடுகிற நிலை. அதற்குப் பக்கத்திலே இருக்கிற இராயபுரம் சாலையோ மிகவும் சிறியதாக இருக்கிறது. இராயபுரம் சாலை சிறியதாக இருந்து துறைமுகத்தினுடைய இரயில்வே கேட்டு முடி, ஸ்டான்லி ரெயில்வே கேட்டு மூடப்பட்டிருந்தால் இராயபுரத்திற்கும், திருவொற்றியுருக்கும் ஓடுகிற எத்தனை வாகனங்கள் திக்கு முக்காடுகின்றன. மிக அதிகமான செத்தைகள் இருக்கின்ற இடத்திலே தண்ணீர் போகாமல் திணறுகிறதே அதைப்போல கார்கள் திணறிக்கொண்டு இருக்கின்ற காட்சியை நீங்கள் பார்க்கலாம். நீங்கள் பாலம் கட்டுவதை நான் வேண்டாமென்று சொல்லவில்லை. தேவையான இடங்களிலே எண்ணூர் போன்ற இடங்களிலே, மாட்டுச் சந்தை போன்ற இடங்களிலே தேவையாக

[திரு. குமரி அனந்தன்]

[1981 மார்ச் 31]

இருக்கின்றன. உதாரணத்திற்கு ஒன்று சொல்வேன். நத்தம் என்ற ஒரு ஊர் இருக்கிறது மதுரை மாவட்டத்திலே துவரங்குறிச்சிக்குப் போகிற வழியிலே கோசிக்குறிச்சி என்ற ஒரு ஊர் இருக்கிறது. அந்த ஊரிலே 33 ஆண்டுக்காலமாக ஒரு பாலம் வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். பெரிய பாலம் கூட இல்லை. அதற்குக் கீழே பெரிய நதியும் இல்லை. சில இலட்சங்களைச் செலவழித்து அந்தப் பாலத்தைக் கட்டிக் கொடுத்துவிட்டால் 13 கிலோ மீட்டர் சுற்றி வருகின்ற வழி மீதமாகிறது. 13 கிலோ மீட்டர் சுற்றி வருகின்ற வழி மீதம் ஆகிறது என்று சொன்னால், எவ்வளவு தூரத்திற்கு எரிபொருள் மிச்சமாகிறது என்பதைத் தயவு செய்து சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

அடுத்தாற் போல் நாம் செய்யக்கூடிய காரியங்களை கால வரையறைக்குள் செய்துவிட வேண்டும். கழிப்பிடங்களை எடுத்துக்கொள்ளுங்கள். தேர்தல் வாக்குறுதி கொடுக்கப்பட்டது கழிப்பிடங்கள் பற்றி. பகல் நேரத்திலே தாய்மார்கள் வெளியே வர இயலாது, சூரிய வெளிச்சம். இரவு நேரத்திலே வருகிறபோது திடீரென்று நாம் முன்பெல்லாம் காட்டுக்குள்ளே போகிறபோது முயல் குட்டிகள் பயந்து பயந்து பதுங்கிப் பதுங்கி ஓடுவதைப் போல் திடீரென்று கார் வெளிச்சம் வந்தவுடன் சாலையின் இரு மருங்கிலிருந்தும், மிகக் கஷ்டப்படுகிறார்கள் தாய்மார்கள். காரணம் என்ன என்று சொன்னால் அவர்களுக்கு வேறு ஒதுங்கும் இடங்கள் இல்லை, கழிப்பிடங்கள் இல்லாத காரணத்தால்—கழிப்பு இடம் நாம் செய்துகொண்டிருக்கிற நேரத்திலே—அவர்கள் அன்றாட தேவையான கழிப்பிடங்கள்கூட இல்லாத சூழ்நிலையை நாம் எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும். பல இடங்களில் அவர்களுக்கு மறைவிடம், செடி, கொடி இல்லாமல் போய் விட்டது. எல்லா இடங்களிலும் வீடு கட்டிவிட்டோம். மொட்டை மாடியிலே தோழர்கள் நின்று பயர்த்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, தாய்மார்கள் படுகின்ற அல்லலைப் போக்க ஒரு திட்டத்தை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து முக்கியமான ஒரு செய்தியை நான் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். அது, மண்டபத்தையும் பாம்பனையும் இணைக்கின்ற பாலத்தைப்பற்றிய செய்தி. ஏறக்குறைய 550 இலட்ச ரூபாய் செலவிலே அதைக் கட்டுவதற்கு திட்டமிடப்பட்டு இருக்கிறது 1974 ஆம் ஆண்டிலே. 1974 ஆம் ஆண்டிலே கட்டுவதற்குத் திட்டமிடப்பட்டு ஒரு ஒப்பந்தகாரருக்குக் கொடுக்கப்பட்டது. அந்த ஒப்பந்தக்காரர் கட்டிக்கொண்டு வருகின்ற நேரத்திலே காலதாமதம் ஏற்பட்டது என்ற குறை அங்கே இருக்கிறது. உண்மைதான் காலதாமதம் ஏற்படக் கூடாது. ஒப்பந்தக்காரர்கள், கால தாமதம் ஏற்பட, ஏற்பட பண வீக்கத்தினாலே மக்களுடைய வரிப்பணம் அதிகமாக அங்கே போவது வரவேற்கத் தக்கதல்ல. காலதாமதம் இல்லாமல் கட்டப்பட வேண்டும். அதைப்பற்றிய செய்திகளைச் சேகரித்துப் பார்க்கிற நேரத்திலே காலதாமதம் ஏற்படுதற்கு என்ன காரணம் சொல்கிறார்கள் என்றால் அவர்கள் கொடுத்த வரைபடத்தை—மண்டபம் என்ற பகுதியை எடுத்துக்

1981 மார்ச் 31]

ஊராட்சி ஒன்றிய பணியாளர் குடியிருப்புகள்: இம் மாநிலத் திலுள்ள 376 ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் 182 ஒன்றியங்களில் மட்டுமே ஊராட்சி ஒன்றிய பணியாளர்களுக்கான குடியிருப்புகள் கட்டப்பட்டுள்ளன. 1981-82-ல் புதிதாக 20 ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் குடியிருப்புகள் கட்டப்படுவதற்கு ரூபாய் 60 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டம் விரிவாக்க அலுவலர்கள், மேலாளர்கள் மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றிய ஆணையாளர்கள் ஆகியோருக்கு ஒன்றிய தலைமையிடத்திலேயே தங்குவதற்கான வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுக்கும். இத்திட்டம் தொடர்ந்து படிப்படியாக நிறைவேற்றப்படும்.

ஊராட்சி அலுவலக கட்டிடங்கள்.—7,520 ஊராட்சிகளில் அலுவலகக் கட்டிடங்கள் இல்லை. ஊராட்சி ஒன்றிய அலுவலகம், வானொலி மன்றம் மற்றும் மகளிர் மன்றம் ஆகியவை அடங்கும் வகையில் ஊராட்சி அலுவலகக் கட்டிடங்கள் கட்டுவதற்கு அரசு முடிவு செய்துள்ளது. இந்த முடிவிற்கு ஏற்ப கான்கிரீட் கூரை அமைந்த ஏறத்தாழ ரூபாய் 49,000 மதிப்பீட்டிலான அலுவலக அமைப்புக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. தொடக்க கட்டமாக 1980-81-ல் தன்னிறைவுத் திட்ட ஒன்றியங்களில் 41 அலுவலகக் கட்டிடங்கள் கட்டுவதற்கு ரூபாய் 15 இலட்சம் வழங்கப்பட்டு இப்பணிகள் தொடர்ந்து நடைபெற்று வருகின்றன.

தமிழ்நாடு ஊரக சீரமைப்புச் சங்கம்.

வருமான வரி செலுத்துவோர் அளிக்கும் நன்கொடைகளைக் கொண்டு கிராமப்புறத் திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்கு 'தாரா' என்னும் ஒரு சங்கத்தை அரசு பதிவு செய்துள்ளது. ஊர்ப்புற முன்னேற்றத் திட்டங்களுக்கு வருமான வரி செலுத்தும் வர்த்தக மற்றும் தொழில் நிறுவனங்கள், தாராள மனப்பான்மை கொண்ட தனிப்பட்டவர்கள் அளிக்கும் நன்கொடைகளுக்கு முழு வருமான வரிச் செலுகை அளிக்கப்படுகிறது. இச்சங்கம் கிராமங்களில் பல நல்ல பணிகளை நிறைவேற்ற இருக்கிறது. இப்பணிகளுக்காக நிதி வழங்குவோர் கிராமங்களின் நல்லெண்ணத்தையும் பெறுவர் என சங்கம் எதிர்பார்க்கிறது. 1981-82-ல் ரூபாய் 200 இலட்சம் நன்கொடையாகக் கிடைக்கும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. 31-1-1981 வரை வருமான வரிசட்டப் பிரிவு 35 CCA-ன் கீழ் ரூபாய் 9.27 இலட்சத்திற்கான 9 விண்ணப்பங்களும் 35CC பிரிவின் கீழ் ரூ. 88.57 இலட்சத்திற்கான 14 விண்ணப்பங்களுக்கும் பெறப்பட்டுள்ளன.

சுய வேலை வாய்ப்பு பயிற்சித் திட்டம்.

கிராம இளைஞர்களுக்கான சுய வேலைவாய்ப்புகளில் பயிற்சி அளிக்கும் மத்திய அரசின் கிராமப்புற பயிற்சித் திட்டம் ஒவ்வொரு ஆண்டும் வேளாண்மை மற்றும் தொடர்புடைய துறைகளில் சுய வேலைவாய்ப்புப் பெற குறைந்த பட்சம் இரண்டு இலட்சம் பேருக்கு பயிற்சி அளிக்க வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு ஒன்றியத்திலும் குறைந்தது

[1981 மார்ச் 31]

40. இளைஞர்களுக்குப் பயிற்சி அளித்து இதன் மூலம் அவர்கள் தமக்குத்தாமே வேலைவாய்ப்பு ஏற்படுத்திக் கொள்ள ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. இப்பயிற்சியின் கால அளவு மூன்று மாதம் முதல் ஒன்பது மாதம் வரை ஆகும். இத்திட்டத்தை ஊர் வளர்ச்சித் துறையும் தொழிலாளர் மற்றும் வேலை வாய்ப்புத் துறையும் மற்ற துறைகளும் நிறைவேற்றி வருகின்றன. 1980-81-ல் பயிற்சி அளிக்கப்படுவதற்காக 761 இளைஞர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளனர். அவர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கும் பணி நடைபெற்று வருகிறது. 1981-82-ல் இத்திட்டம் தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்படும். இதற்காக ரூ. 15.06 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

தன்னிறைவுத் திட்டம்.

கிராமங்களில் பொருளாதாரம் நிலைபெற்றுத் திகழவும் அரசு நிறைவேற்றும் பல்வேறு திட்டங்களினால் கிராமப்புற மக்கள் முழுப் பயன் பெறவும் அடிப்படைத் தேவைகள் மற்றும் வசதிகள் அவர்களுக்கு ஏற்படுத்தித் தரவேண்டியதையும் அவசிய மென அரசு கருதுகிறது. இந்த வசதிகள் இல்லையெனில் அரசுத் திட்டங்கள் முழுப் பயன்களை அவர்கள் பெற இயலாமல் போய் விடும். எனவே, தன்னிறைவுத் திட்டம் என்ற மாபெரும் திட்டம் 69 ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் பின்வரும் இலக்கோடு நிறைவேற்றப்பட்டுள்ளது:—

பணிகளின் வகை. 1980-81-ல் இலக்கு.
நிதி அளவு.

(ரூபாய் இலட்சங்களில்.)

(1)	(2)	(3)
1. குடிதண்ணீர் வழங்குதல்	2100.00	2,045 குடியிருப்புகள்.
2. இணைப்புச் சாலைகள்	1221.00	4,220 கி.மீ.
3. சிறு பாலங்கள்	138.00	4,150
4. ஆதி திராவிட மக்கள் குடியிருப்புகளுக்கு மயான சாலைகள் அமைத்தல்.	143.00	950 கி.மீ.
5. சிறு பாசனத் திட்டங்கள் மேம்படுத்துதல்.	23.00	683
6. ஊரக மருந்தகங்கள்	28.40	71
7. தாய் சேய் நல விடுதிகள்	91.00	228
8. பள்ளிக் கட்டிடங்கள்	545.00	1,364
9. ஆதி திராவிடர்களுக்கு குடி இருக்க வீடுகள் (கிராமப்புற வீட்டு வசதித் திட்டம்).	252.00	7,000
மொத்தம்	4,541.40	

1981 மார்ச் 31]

இவைகளைத் தவிர 69 தன்னிறைவுத் திட்ட ஒன்றியங்களில் ஒரு ஒன்றியத்திற்கு 2 கழிப்பிடங்கள் வீதம் மொத்தம் ரூபாய் 8.73 இலட்சம் செலவில் பெண்களுக்கான 138 கழிப்பிடங்கள் கட்டப்படும். மேலும் ஆதி திராவிடர்களுக்குச் சொந்தமான குடிசைகளுக்கு மின் இணைப்பு வழங்கும் மாபெரும் திட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. 1981-82-ல் இத்திட்டம் ஏறத் தாழ் ரூபாய் 100 கோடி மதிப்பீட்டில் மேலும் 150 ஊராட்சி ஒன்றியங்களுக்கு விரிவுபடுத்தப்படுகிறது.

தேசிய கிராமப்புற வேலை வாய்ப்புத் திட்டம்.— இந்திய கிராமப் பொருளாதாரத்தைப் பொறுத்த வரையில் வேலையில்லாத நிலைமையும் குறிப்பிட்ட சில காலங்களில் வேலை இல்லாத நிலைமையும் குறிப்பிட்ட தக்க அம்சமாகும். இதற்குத் தமிழ்நாடும் விதிவிலக்கல்ல. எத்தனையோ முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டும் வேளாண்மையையே நம்பி வாழும் எண்ணற்ற மக்களின் எண்ணிக்கை கடந்த காலம் வரை குறையவில்லை. இத்தகைய வேலையில்லா அவல நிலையைப் போக்க உழைப்புக்கு உணவுத் திட்டம் தமிழ்நாட்டில் 1978 ஏப்ரல் திங்களில் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டது. இப்போது இத்திட்டம் தேசிய கிராமப்புற வேலை வாய்ப்புத் திட்டம் என அழைக்கப்படுகிறது.

(1) கிராமப் பகுதிகளில் கூடுதல் பயன் தரும் வேலை வாய்ப்புகளை ஏற்படுத்துதல்.

(2) கிராமப் புற அடிப்படைத் தேவைகளைப் பெருக்கும் வகையில் உறுதி மிக்க சமுதாய அமைப்புகளை ஏற்படுத்துதல்.

(3) மக்களின் சத்துணவு நிலையையும் அவர்களுடைய வாழ்க்கைத் தரத்தையும் உயர்த்துதல் ஆகிய நோக்கங்களுடன் இது ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின் ஒரு பகுதியாக அமைந்துள்ளது. ஒரு பணியாளருக்கு ஒரு நாளைக்கு ரூ. 1.13 வீதத்தில் கூலி அளிக்கப்படுவதற்காக ரூபாய் 186.50 இலட்சமும் 33,000 டன் அரிசியும், கட்டுமான பொருட்கள் வாங்குவதற்காக ரூபாய் 582 இலட்சமும், மத்திய அரசு வழங்கியுள்ளது. பணியாளருக்கு மேலே குறிப்பிட்ட கூலியுடன் தமிழக அரசு ஒரு பணியாளருக்கு ஒரு நாளைக்கு 37 காசு அளிக்கிறது. உழைப்புக்கு உணவுத் திட்டம் கிராமப்புற வேலைவாய்ப்புத் திட்டம் மற்றும் வேலை வாய்ப்பு உறுதித் திட்டத்தின்கீழ் அளிக்கப்பட்ட வேலைகள் பற்றிய விவரங்கள் வருமாறு :—

1979-80. 1980-81.

1 எடுத்துக்கொள்ளப்பட்ட பணிகளின் எண்ணிக்கை.	42,390	35,946
2 செய்து முடிக்கப்பட்ட பணிகளின் எண்ணிக்கை.	32,914	18,686

[1981 மார்ச் 31]

3 வழங்கப்பட்ட அரிசி	55,483	44,813
டன்கள்		டன்கள்.
4 கூலியாக வழங்கப்பட்ட பண அம்சம்	126.73	195.75
	இலட்சம்.	இலட்சம்.
5 செய்யப்பட்ட வேலையின் மதிப்பு	920.90	872.30
6 உருவாக்கப்பட்ட மனித உழைப்பு	142.04	149.40
நாட்கள்.	இலட்சம்.	இலட்சம்.
7 வேலைவாய்ப்பு உறுதித் திட்டத்தின் கீழ் பதிவு செய்து கொண்டவர்களின் எண்ணிக்கை.	3.42	1.03
	இலட்சம்.	கூடுதலாக.
8 7-ல் பதிவு செய்யப்பட்டவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு கொடுக்கப்பட்ட எண்ணிக்கை.	1.86	1.56
	இலட்சம்.	இலட்சம்.

வேலை வாய்ப்பு உறுதித் திட்டம்.

18 வயதிற்கு மேற்பட்ட உழைக்கும் தகுதி பெற்ற ஆண், பெண் அனைவருக்கும் வேலை வாய்ப்பு அளிப்பதற்காக 1979 ஆகஸ்டு திங்களில் வேலை வாய்ப்பு உறுதித் திட்டம் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டது. கிராமப்புற ஆண் பெண்கள் இத்திட்டத்தின் கீழ் தமது பெயர்களைப் பதிவு செய்துகொள்ளவேண்டும். வேலை வாய்ப்பு உறுதித் திட்டத்தின்கீழ் பதிவு செய்யப்பட்டவர்களின் எண்ணிக்கை அதிகமாக இருப்பினும், விவசாய மற்றும் வேறு வேலைகளின் காரணமாக பலர் இத்திட்டத்தின்கீழ் வேலைக்கு வருவதில்லை. இவ்வாறு பெயர்களைப் பதிவு செய்து கொண்டவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிக்க இயலாத நிலையில், ஒரு ரூபாய் மதிப்புள்ள அரிசி வழங்குவது இத்திட்டத்தின் குறிப்பிடத்தக்க ஒரு அம்சமாகும்.

கிராமப்புற வேலை வாய்ப்பு திட்டத்தின்கீழ் ஒதுக்கப்பட்டுள்ள அரிசி ஊதியமாக வழங்கப்பட பயன்படுத்தப்படுகிறது.

பயிற்சித் திட்டங்கள்.

பவானிசாகரில் அமைந்துள்ள மாநில கிராம வளர்ச்சிப் பயிற்சி நிலையத்தில் ஊராட்சி ஒன்றிய ஆணையாளருக்கு இரண்டு மாதப் பயிற்சியும், சமூகநல மற்றும் கல்வி விரிவாக்க அலுவலர்களுக்கு 30 நாள் சிறப்புப் பயிற்சியும் மாநில அளவிலான வளர்ச்சிப் பணி அதிகாரிகளுக்கு 15 நாள் பயிற்சியும் அளிக்கப்படுகிறது. கிராம விரிவாக்கப் பயிற்சி நிலையங்களில் ஊர்நல அலுவலராகப் பதவியேற்க இருப்போருக்கு இரண்டாண்டுகால் உ.ணிமுன்பயிற்சியும் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட ஊர்நல

1981 மார்ச் 31]

அலுவலர்களுக்குத் தீவிர வேளாண்மைப் பயிற்சியும் அளிக்கப் படுகிறது. இப்பயிற்சிகளைத் தவிர ஊட்டச் சத்துணவுத் திட்டம் பற்றிய பயிற்சியும் அளிக்கப்படுகிறது. கிராம விரிவாக்கப் பயிற்சி நிலையங்களுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள தொழில் பட்டறைப் பிரிவுகளில் கிராம கைவினைஞர்களின் மகன்களுக்கு தச்சு மற்றும் இரும்பு வேலைகளில் ஓராண்டு பயிற்சி அளிக்கப் படுகிறது.

சத்தியவிஜயநகரம் மற்றும் தே. கல்லுபட்டி கிராம விரிவாக்கப் பயிற்சி நிலையங்களில் செயல்படும் மனையியல் பிரிவுகளில் பெண் அலுவலர்களுக்கும் அலுவலர்களல்லாத பிறருக்கும் பயிற்சியளிக்கப்படுகிறது. சிறு விவசாயிகள் மேம் பாட்டுத் திட்டத்துறை மற்றும் மாவட்டத் தொழில் மையங்கள் ஆகியவர்களுக்காக 1980-81ல் கிராம விரிவாக்கப் பயிற்சி நிலையங்களில் பயிற்சி நிலையத்தின் நிதியிலிருந்து பல பயிற்சிகள் நடத்தப்பட்டன. வேலை கிடைக்காத கிராமப் புற இளைஞர்கள் மற்றும் இளம் பெண்களுக்கு வேளாண்மை மற்றும் அது தொடர்பான பணிகள் மற்றும் கிராமக் கைத்தொழிகள் முதலிய தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட 16 வகை தொழில்களில் பயிற்சி அளிக்கப்படுகின்றனர்.

நகர நிர்வாகம்.

இம் மாநிலத்தில் நகராட்சிகள் திறம்பட இயங்குவதற்காக நகராட்சி நிர்வாக இணை இயக்குநர் உதவியுடன் நகராட்சி நிர்வாக இயக்குநர் பணியாற்றி வருகிறார். மதுரை, சேலம், திருநெல்வேலி, தஞ்சாவூர் மற்றும் வேலூர் ஆகியவை களைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு செயல்படும் ஐந்து மண்டல நகராட்சி நிர்வாக இயக்குநர்கள் நகராட்சி நிர்வாக இயக்குநருக்கு உதவி புரிகின்றனர். மண்டல இயக்குநர்களுக்கு தம் ஆளுகைக்குட்பட்ட முதல் நிலை நகராட்சிகள் வரை அமைந்த நகராட்சிகளை ஆய்வு செய்வதோடு மற்ற அதிகாரங்களும் வழங்கப்பட்டுள்ளன, சிறப்பு மற்றும் தேர்வு நிலை நகராட்சிகளை ஆய்வு செய்வது மேற்பார்வையிடுவதும் நிர்வாக இயக்குநரால் மேற்கொள்ளப்படுகிறது.

தமிழ்நாட்டில் மொத்தம் 107 நகராட்சிகளும் நகரிய குழுக்களும் செயல் படுகின்றன. இவைகள் ஆண்டு வருவாயின் அடிப்படையில் பல்வேறு நிலைகளாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வொரு நிலையிலும் உள்ள நகராட்சிகள் மற்றும் நகரிய குழுக்களின் விவரம் வருமாறு :—

[1981 மார்ச் 31]

நிலை. நகராட்சிகள். நகரியக் குழுக்கள்.

	(1)	(2)	(3)
சிறப்பு நிலை	5	..	..
தேர்வு நிலை	9	3	..
முதல் நிலை	29	3	..
இரண்டாம் நிலை	33	2	..
மூன்றாம் நிலை	23	..	..
மொத்தம்	99	8	..

தற்போது மக்கட்தொகை கணக்கெடுப்பின் காரணமாக சில பேரூராட்சிகளை நகராட்சிகளாக உயர்த்தும் செயற் குறிப்புகள் ஒத்தி வைக்கப்பட்டுள்ளன. சில நகராட்சிகளின் நிலைகளை உயர்த்துவதற்கு நகராட்சிகளின் நிதி நிலை ஆய்வுக் குழு பரிந்துரைகள் ஆய்வில் உள்ளன.

திட்ட மற்றும் நிறுவன நிதிப் பிரிவு ஏற்படுத்துதல்.

தம் நிதி வசதிகளைப் பெருக்கிக் கொள்ளவும் மக்களுக்கு அனைத்து சுகாதார வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுப்பதற்கும் குடிநீர் வழங்குதல், கழிவு நீர் அகற் றல், விளக்கு அமைத்தல் கல்வி, நகரமைப்பு, பேருந்து நிலையங்கள் கட்டுதல், அங்காடிகள் மற்றும் கடைகள் கட்டுதல், சாலைகள் பராமரித்தல், குடிசைகள் மற்றும் பின்தங்கிய பகுதிகளை முன்னேற்றுதல் ஆகிய திட்டங்களை நகராட்சிகள் மேற்கொண்டு வருகின்றன. பல்வேறு காரணங்களால் நகராட்சிகளின் நிதி நிலை மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. நகராட்சிகளின் நிதி நிலையை மேம்படுத்த சிறப்பு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. நகராட்சிகள் பிறர் வாயிலாகக் கிடைக்கும் நிதி உதவிகளை மட்டுமின்றி தம் சொந்த நிதியிலிருந்தும் பல்வேறு பணிகளை நிறைவேற்றி வருகின்றன. அனைத்து நகராட்சிகளிலும் பணியாளர் செலவுகளை உள்ளிட்டு ஆகும் மொத்த செலவு சராசரி ஆண்டொன்றுக்கு ரூபாய் 60 கோடி.

நகராட்சிகள், அரசின் உதவியோடு பின்வரும் திட்டங்களை நிறைவேற்றி வருகின்றன :

1. பேருந்து நிலையங்கள், அங்காடிகள், கடைகள் கட்டுதல் போன்ற வருவாய் தரும் இனங்கள்.
2. நகராட்சி சாலை பணிகள் (கடன் மற்றும் மானிய பணிகள்).
3. விரைவுபடுத்தப்பட்ட குடிசை மேம்பாட்டுத் திட்டம்.
4. வெள்ளம், புயல் மற்றும் வறட்சி நிவாரணப் பணிகள்.
5. ஒருங்கிணைந்த நகர்ப்புற முன்னேற்றத் திட்டம்.

1981 மார்ச் 31]

6. ஒருங்கிணைந்த பிற்பட்ட பகுதி முன்னேற்றத்திட்டம்.
7. கட்டண கழிப்பிடங்கள் கட்டுதல்.
8. தனிப்பட்டவர்களின் தெருக்களில் மேம்பாட்டிற்கு நகராட்சிகளில் சுழல் நிதிகள் ஏற்படுத்துதல்.

நகராட்சிகளை நடத்திச் செல்லவும், வளர்ச்சித் திட்டங்களை திட்டமிடுவதற்கும், அவைகள் நிறைவேற்றப்படுவதை கவனிப்பதற்கும் ஒரு தனி பிரிவு நகராட்சிகளின் நிர்வாக இயக்குநருக்கு உதவும் வகையில் அவர் இயக்ககத்தில் ஏற்படுத்த அரசு முடிவு செய்துள்ளது.

நகராட்சி நிர்வாக இயக்குநர் அலுவலகத்தில் கல்வி பிரிவு ஏற்படுத்தல்.

நகராட்சிகளிலும், நகரியங்களிலும் 1,100-க்கு மேற்பட்ட ஆரம்பப்பள்ளிகளும் 31 உயர்நிலைப் பள்ளிகளும், 39 மேல்நிலைப் பள்ளிகளும் பராமரிக்கப்பட்டு வருகின்றன. பல்வேறு நிலைகளில் ஏறத்தாழ 15,000 ஆசிரியர்கள் இப்பள்ளிகளில் தற்போது பணி புரிந்து வருகின்றனர். நகராட்சி கல்வி நிலையங்கள் இயங்குவதில் மற்றும் அங்கு பணியாற்றி வரும் ஆசிரியர்களின் பணியில் மேற்பார்வை தேவை. நகராட்சி பள்ளிகளை ஆய்வு செய்ய வேண்டிய கல்வித் துறையைச் சார்ந்த அலுவலர்கள் அரசு மற்றும் தனிப்பட்டவர்களின் பள்ளிகளை ஆய்வு செய்யும் டணியோடு நகராட்சி பள்ளிகளையும் சரிவர கவனிக்க இயலவில்லை. எனவே நகராட்சி கல்வி நிலையங்களை மேற்பார்வையிடுவதற்கும் நகராட்சி பள்ளிகளில் கல்வியின் தரத்தை உயர்த்தவும் நகராட்சி நிர்வாக இயக்குநர் அலுவலகத்தில் பள்ளிக் கல்வி துணை இயக்குநர் நிலையில் ஒரு இணை இயக்குநர் பதவியை ஏற்படுத்த அரசு முடிவு செய்துள்ளது.

நகராட்சி நிர்வாக இயக்குநர் அலுவலகத்திலும், மண்டல நிர்வாக இயக்குநர் அலுவலகங்களிலும் பொறியியல் பிரிவுகளை ஏற்படுத்துதல்.

தற்போது நகராட்சிகளின் பொறியியல் பணிகளை பொதுப் பணித்துறை, நெடுஞ்சாலைத் துறை மற்றும் தமிழ்நாடு குடிநீர் வடிகால் வாரியம் போன்ற பல்வேறு துறைகள் கட்டுப்பாட்டிலும் மேற்பார்வையிலும் வருகின்றன. சீரிய ஒருங்கு இணைப்பு ஏற்படுத்தவும் முன்னேற்றத் திட்டங்களை தீட்டுவதற்கும் பொறியியல் சம்மந்தமாக நல்ல மேற்பார்வையிடுவதற்கும் நகராட்சி நிர்வாக இயக்குநர் அலுவலகத்திலும் ஐந்து மண்டல நிர்வாக இயக்குநர்கள் அலுவலகங்களிலும் உரிய பணியாளரோடு பொறியியல் பிரிவுகள் ஏற்படுத்த கருதப்பட்டுள்ளது. இதனால் ஆண்டொன்றுக்கு ரூபாய் 4.17 இலட்சம் செலவாகும் என மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. 1981-82-ல் மதிப்பிடப்பட்டுள்ள செலவு ரூபாய் 3.82 இலட்சம்.

[1981 மார்ச் 31]

நகராட்சிகள் பராமரிக்கும் பள்ளிகளுக்கான கட்டிடங்கள் கட்டுதல்.

பல நகராட்சி ஆரம்பப் பள்ளிகள் கூரை கட்டிடங்களில் அமைந்துள்ளன. எனவே பள்ளிகளுக்கும் நல்ல கட்டிடங்கள் கட்டுவது மிகவும் அவசியம். நகராட்சிகளின் நிதி நிலையை கருத்தில் கொண்டு 1980-81-ல் அரசு ரூபாய் 21.50 இலட்சம் மானியமாக வழங்கியுள்ளது. 1981-82-லும் இதே அளவிற்கு மானியம் வழங்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. மேலும் நகராட்சி மேல் நிலைப்பள்ளிகள் மற்றும் உயர்நிலைப் பள்ளிகள் அமைந்துள்ள கட்டிடங்கள் மிகவும் பழமையானவை. சில பள்ளிகளில் இடவசதி போதுமானதாக இல்லை. ஆகவே கூரை கட்டிடங்களில் வகுப்புகள் நடத்தப்படுகின்றன. நகராட்சிகளுக்கு உயர்நிலைக் கல்விக்காக வழங்கும் மானியம் பள்ளிகளில் பணியமர்த்தப்பட்டுள்ள பணியாளர்களுக்கு ஊதியத்திற்காக மட்டுமே வழங்கப்படுகிறது. உயர்நிலைப்பள்ளிக் கட்டிடங்கள் கட்டுவதற்கு நிதி உதவி அளிக்க 1981-82-ல் ரூபாய் 25 இலட்சம் வழங்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

குடிசைப் பகுதி மேம்பாட்டு விரைவு திட்டங்கள்.

பல்வேறு நகராட்சிகளில் குடிசைப் பகுதிகள் மிகுந்து காணப்படுகின்றன. குடிசைப் பகுதிகளை மேம்படுத்தும் திட்டம் முதலில் திருச்சிர ப்பள்ளி, கோயம்புத்தூர் நகராட்சிகளில் 1977-1978-ஆம் ஆண்டு அறிமுகப்படுத்தப்பட்டது. இத்திட்டத்தின் கீழ் முக்கிய தேவைகளான குடிநீர் வழங்குதல், சாலை, பொதுகழிப்பிடங்கள், விளக்குகள், வடிகால்கள் முதலியவை தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு குடிசைப் பகுதிகளில் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வொரு ஆண்டும் நகராட்சிகளுக்காக அரசு ரூபாய் 50 இலட்சம் மானியமாக வழங்கிவருகிறது. 1980-81-ல் அரசு 13 நகராட்சிகளுக்கு ரூ. 50 இலட்சம் வழங்கியுள்ளது. 1981-1982-ல் நிதி மதிப்பீட்டில் ரூபாய் 50 இலட்சம் 15 நகராட்சிகளில் குடிசைப் பகுதிகளை மேம்படுத்துவதற்காக ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

தனிப்பட்டவர்களின் தெருக்களை மேம்படுத்துவதற்கு நகராட்சிகளில் சுழல் நிதி ஏற்படுத்துதல்.

அனைத்து பகுதிகளிலும் நல்ல சாலை வசதிகளை ஏற்படுத்த அரசு அறிவுரை வழங்கியுள்ளது. இவ்வசதிகளுக்கு ஏற்ப தகுந்த கட்டணங்களை அவ்விட்டு சொந்தக்காரர்களிடம் இருந்து உடனே பெறுவதற்கு சில இடையூறுகள் இருக்கின்றன. மொத்தம் இதுபோன்ற 45 நகராட்சிகளில் 470 வீட்டு மனை திட்டங்கள் உள்ளன. இப்பணியில் நகராட்சிகளுக்கு உதவிக்காரம் நீட்டும் நோக்கத்துடன் அரசு தனிப்பட்டவர் தெருக்களை மேம்படுத்துவதற்காக 1980-81-ல் ரூபாய் இருபத்தைந்து

1981 மார்ச் 31]

இலட்சத்தை சுழல் நிதியாக வழங்கியுள்ளது. இந்தப் பணம் நகராட்சிகளில் சாலைகள் அமைப்பதற்கு கடனாக அளிக்கப்படும். மனை சொந்தக்காரர்களிடமிருந்து சாலைக்கான செலவு தவணைகளில் பெறப்பட்டு அப்பணம் மறுபடியும் தவணைகளில் சுழல் நிதியில் நகராட்சிகளில் செலுத்தப்பட வேண்டும். சுழல் நிதியில் செலுத்தப்படும் பணத்தின் மூலம் பல மனைகள் பயன்பெறும். இந்தப் பணிகள் முடிவு பெற்றதும் நகராட்சி பகுதிகளின் ஒரு பெரிய பிரச்சினையான சாலை வசதி பிரச்சினை தீர்ப்பதோடு மக்களின் முக்கிய பிரச்சினையை தீர்த்த பெருமையும் வந்தடையும்.

உள்ளாட்சி மன்றத் தேர்தல்.

உள்ளாட்சி மன்றத் தேர்தல்களில் வாக்களிக்கும் வயது 21-லிருந்து 18 ஆகக் குறைத்ததில் வாக்காளர் பட்டியல்களைத் திருத்தி அமைக்க வேண்டியது அவசியமாயிற்று. அனைத்து ஆணையர்களுக்கும், சென்னை மாநகராட்சி ஆணையரும் மக்கட்தொகை கணக்கெடுப்புப் பணியில் 31-3-81 வரை ஈடுபட்டு இருப்பதால் அவர்களை வாக்காளர் பட்டியலைத் திருத்தும் பணிகளில் ஈடுபடுத்த வேண்டாம் என மத்திய அரசு இவ்வரசைக் கேட்டுக் கொண்டுள்ளது.

எனவே வாக்காளர் பட்டியல்களைத் திருத்தி அமைக்கும் பணி, இதன் பிறகு மேற்கொள்ளப்படும். வாக்காளர் பட்டியல்கள் திருத்தியமைக்கப்பட்டதும் உள்ளாட்சி மன்றத் தேர்தல்கள் நடத்தப்படும்.

பயிற்சி நிலையங்கள்.

நகராட்சி ஆணையர்கள் மற்றும் நகராட்சி ஊழியர்கள் நகராட்சி நிர்வாகத்தில் திறம்பட செயலாற்றுவதற்காக பயிற்சி அளிக்க ஒரு பயிற்சி நிலையத்தை அமைப்பதற்கு எண்ணிய அரசு ஆரம்ப வேலைகளை செய்வதற்காக ஒரு சிறப்பு அலுவலரை நியமித்துள்ளது. பயிற்சி நிலையத்தைத் தொடங்கும் செயற்குறிப்பு அரசின் ஆய்வில் உள்ளது.

நகராட்சி நிதி ஆய்வுக் குழு.

நகராட்சிகளின் நிதி நிலைமையைப் பற்றிய சிக்கல்களை ஆராய்ந்து தற்போதுள்ள நிதி வசதிகளைச் சிறந்த முறையில் செலவிட வழி முறைகளையும், மாநில வருவாயை நகராட்சிகளுடன் பகிர்ந்து கொள்ளும் முறையையும், பிற நிதி நிறுவனங்கள் வங்கிகள் போன்றவற்றிலிருந்து கடன் பெற்று நிதி வசதிகளைப் பெருக்கிக்கொள்ளும் வழிமுறைகளையும் ஆய்ந்து தக்க பரிந்துரைகளைக் கூறுவதற்காக ஊர் வளர்ச்சி உள்ளாட்சித் துறைச் செயலாளரைத் தலைவராகக் கொண்டு நகராட்சி நிதி ஆய்வுக் குழு அமைக்கப்பட்டுள்ளது. அக்குழுவின் பரிந்துரைகள் இன்னும் அரசின் ஆய்வில் உள்ளது.

[1981 மார்ச் 31]

இணைப்பு III

[43ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

தழந் டட்டில் சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

1980-81 ஆம் ஆண்டுக்கான ஆய்வுரையும் 1981-82 ஆம் ஆண்டுக் கான திட்டங்களும்.

1. முன்னுரை.

1.1 ஒரு நாட்டின் சமூக பொருளாதார வளர்ச்சிக்குத் தகுந்த முறையில் சாலைகளை அமைப்பதும் அவைகளை மேம்பாடு செய்வதும் ஒரு முக்கிய வழியாகும். சாலைகளும். சாலைப் போக்குவரத்தும் அத்தகைய ஒரு முன்னேற்றத்திற்கு அடிப்படைத் தேவையாக அமைகிறது. ஒரு நாட்டின் சாலை வளர்ச்சியும், பொருளாதார வளர்ச்சியும், ஒன்றுக்கொன்று நெருங்கிய தொடர்புடையவை. நமது நாட்டில் எண்பது சதவிகித மக்கள் கிராமங்களில் வாழ்வதால் அவர்களுக்கு தக்கதொரு சாலை அமைப்பு அடிப்படைத் தேவையாக உள்ளது. இந் நிலைமை பின்தங்கிய பகுதிகளுக்கும், பழங்குடியினர் பகுதிகளுக்கும் மிகவும் பொருந்தும்.

1.2. இந்நாடு சுதந்திரம் அடைந்த பின்பு, திட்டப் பணிகள் மூலம் இந்நாட்டில் பல்வேறு துறைகளில் குறிப்பாக நீர்ப் பாசனம், விவசாயம், தொழில், வனம், மின்வளம், சமூக நலம் மலைவாழ் மக்கள் மேம்பாடு போன்ற பல்வேறு துறைகளில் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது. நாட்டின் முன்னேற்ற வளர்ச்சிக்கு சாலை முன்னேற்றம் அடிப்படையான பணி ஆகும். இந்நாட்டின் முன்னேற்றத்திற்கான நல்ல பலனை அடைவதற்கு அடிப்படையான சாலை வசதியை முன்னோடியாகக் கொண்டு மற்றைய ஆக்கப் பணிகளுடன் இணைந்து செயல்படுவது அவசியம். தமிழ் நாட்டை பொறுத்தவரை சாலைப் போக்குவரத்து பணிகளில் செய்து முடிக்கப்பட்டுள்ள சாதனையானது மிகவும் பாராட்டு தகுரியதாகும். ஐந்தாவது மற்றும் ஆறாவது திட்டக் காலங்களில் குறைந்த அளவுத் தேவைத் திட்டத்தின் ஒரு பகுதியாக ஊரகச் சாலைகளின் மேம்பாட்டிற்கு அதிக முக்கியத்துவம் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. 1,500-ம் அதற்கு மேலும் மக்கள் தொகையுள்ள கிராமங்கள் அனைத்திற்கும் எல்லா பருவ நிலைகளுக்கும் ஏற்ற சாலைகள் மூலம் இணைப்பினை ஏற்படுத்தித் தருதலே இதன் அடிப்படை நோக்கமாகும்.

1.3. மாநில நெடுஞ்சாலை கிராமப் பணித் துறை பின்வரும் சாலை வகைகளின்கீழ் அதாவது தேசிய நெடுஞ்சாலை (நகர்ப் புறம்), மாநில நெடுஞ்சாலை, மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள், மாவட்ட பிற சாலைகள் என்பதன்கீழ் சாலைகளைப் பராமரித்து வருகிறது. பல்வேறு வகை சாலைகளின் நீளம் பற்றிய விவரம் வருமாறு :—

1981 மார்ச் 31]

கிலோ மீட்டர்:			
தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் (நகர்ப்புறம்)			139
மாநில நெடுஞ்சாலைகள்			1,814
மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகள்			14,028
மாவட்ட பிற சாலைகள்			17,714
மொத்தம்			33,695

1.4. மேலும் மாநில நெடுஞ்சாலை மற்றும் ஊரகப் பணித் துறையானது மைய அரசு பொறுப்பேற்கும் பணிகளை அதாவது மாநிலங்களுக்கு இடையே பொருளாதார மற்றும் அண்டை மாநில முக்கியத்துவம் வாய்ந்த திட்டப் பணிகள், மலை வாழ் பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம் மேற்குத் தொடர்ச்சி மலை அபிவிருத்தி திட்டம் பழங்குடியினர் துணைத் திட்டம் போன்ற மத்திய அரசுத் துறையின் திட்டப் பணிகளை மேற்கொள்கிறது.

2. திட்டப் பணிகள்.

தற்போதுள்ள உறுதியற்ற கட்டுமானங்களை உறுதியுடன் கட்டுதல், பாலம் கட்டப்படாத கடவுப்பாதைகளில் மதகு களும் பாலங்களும் கட்டுதல், நடைபாதைகளை அகலப் படுத்துதல், உறுதி படுத்துதல், வடிவமைப்பு இயல் மேம்பாடு போன்ற மூலப் பணிகள் போக்குவரத்துத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்காக எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன. மாநில சாலைப் பணித் திட்டத்தின்கீழ் ஒவ்வொரு துணைத் திட்டப் பணியை பொறுத்த வரையிலும் அவற்றின் நோக்கத் திற்கிணங்க அடைந்த சாதனை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

2.1. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள்(நகர்ப்புறம்).

2.1.1. நகராட்சி எல்லைக்குள்ள அமைந்துள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பகுதிகள் மாநில அரசால் மேம்பாடு செய்யும் பராமரிக்கப்படும் வருகின்றன. இப்பகுதிகளை தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் புறநகர்சாலைத் தரத்திற்கு சிறிதும் குறை படாமல் பராமரிக்கவும், நகரியப் பகுதிகளின் போக்குவரத்து நெரிசலுக்கு ஈடு கொடுக்கும் விதத்திலும், நடைபாதை நீங்கலாக உள்ள சாலைப் பரப்பு முழுவதும் தூசி படியா சாலையாக இருக்கவும் இந்நகரியப் பகுதி தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் படிப் படியாக மேம்பாடு செய்யப்படுகின்றன. 1980-81 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 10.93 லட்சம் செலவில் 6 பணிகள் இராணிப்பேட்டை, திருச்சி, சிங்காநல்லூர், கோயம்புத்தூர், சேலம் ஆகிய நகராட்சி

[1981 மார்ச் 31]

சிகளில் மேற்கொள்ளப்பட்டு அவைகள் முடிவுறும் தறுவாயில் உள்ளன. (பணிகளின் விவரங்களை இணைப்பு 1-ல் பார்க்கவும்) இத்துடன் மற்றொரு முக்கிய பெரும்பணி அதாவது பூவிருந்த வல்லி நெடுஞ்சாலையை புது ஆவடி சாலைத் சந்திப்பிலிருந்து வைணவக் கல்லூரி வரை, தேசிய நெடுஞ்சாலை 4-ல் கி. மீ. 5/4 முதல் 7/6 வரை ரூ. 100 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் அகலப்படுத்த ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டு செயலாக்கத்திற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டுள்ளது. நிலத்தைக் கையகப்படுத்தும் பணி நடைபெற்று வருகிறது. 1980-81 ஆம் ஆண்டிற்கான நிதி ஒதுக்கீட்டுத் தொகை ரூ. 10.51 லட்சம் ஆகும்.

2.1.2. 1981-82 ஆம் ஆண்டில் இதே போன்று ரூ. 25.00 லட்சம் செலவிலான 6 பணிகள் செங்கல்பட்டு, ஆம்பூர், திண்டிவனம், விருதுநகர், பாளையங்கோட்டை ஆகிய நகராட்சி பகுதிகளில் மேற்கொள்ளப்பட உள்ளன. (பணிகளின் விவரங்களை இணைப்பு 2-ல் காணலாம்). 1981-82 ஆம் ஆண்டிற்கான நிதி ஒதுக்கீட்டுத் தொகை ரூ. 12.12 லட்சம் ஆகும்.

2.2. மாநில சாலைத் திட்டங்கள்.

மாநில நெடுஞ்சாலைகள், மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகள், இதர மாவட்ட சாலைகள் போன்ற அரசுச் சாலைகளில் மூலப் பணிகளை மேற்கொள்ளுதல், சாலையை அகலப்படுத்தி பலப்படுத்துதல், உறுதியற்ற பாலங்களை புதுப்பித்தல், ஓடைக்குறுக்கீடுகளில் புதிய பாலங்கள் கட்டுதல் போன்ற பணிகள், இத்திட்டத்தின்கீழ் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

2.2.1. மாநில நெடுஞ்சாலைகள்.

2.2.1.1. 1980-81 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 218.00 இலட்சம் செலவில் 4 பணிகளுக்கு ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டு அவை செயலாக்கப்பட்டு வருகின்றன. (பணிகளின் விவரங்களை இணைப்பு 3-ல் காணலாம்). 1980-81 ஆம் ஆண்டிற்கான நிதி ஒதுக்கீட்டுத் தொகை, ரூ. 18.12 இலட்சம் ஆகும். 1981-82 ஆம் ஆண்டில் ரூபாய் 18.12 இலட்சம் ஆகும். 1981-82 ஆம் ஆண்டில் ரூபாய் 60 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் நான்கு பணிகளுக்கு ஒப்புதல் வழங்கமுடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. (பணிகளின் விவரங்களை இணைப்பு 4-ல் காணலாம்). 1981-82 ஆம் ஆண்டிற்கு ஒதுக்கப்பட்டுள்ள தொகை ரூ. 50.34 இலட்சம் ஆகும்.

2.2.1.2. திருச்சி-திருவெறும்பூரில் நிறுவப்பட்டிருள்ள பெல் (BHEL) நிறுவனத்தின் தொழில் மேம்பாட்டிற்காகவும், திருச்சி-திருவெறும்பூர் பகுதிகளில் பெருகியுள்ள போக்குவரத்தின் வசதிக்காகவும், திருச்சியிலிருந்து பெல் தொழிற் பேட்டை வரை உள்ள சாலையை நான்கு வழித் தடங்கள் கொண்ட சாலையாக அமைந்திட ரூ. 122.00 இலட்சத்திற்கு ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்தின் செலவில் 50 சதவீதத்தை “பெல்” நிறுவனம் ஏற்க இசைந்துள்ளது.

1981 மார்ச் 31]

2.2.2. மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகள்.

2.2.2.1. செலம், உருக்காலைத் திட்டத்திற்கு பயனளிக்கக்கூடிய குரமங்கலம்-தாரமங்கலம் சாலையை மேம்படுத்துவதற்கென ரூ. 157.00 இலட்சத்திற்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ள பணியானது முடிவுறும் தறுவாயில் உள்ளது. இதே போன்று இராணிப்பேட்டையில் உள்ள பெல் தொழிலகத்தின் வளர்ச்சிக்கென ரூ. 70.00 இலட்சம் செலவில் சாலைகளை மேம்படுத்துவதற்கான திட்டம் அரசின் தீவிரப் பரிசீலனையில் உள்ளது. இத்தகைய தொழிற்சாலைகளின் முன்னேற்றத்தினால் ஏராளமான பயிற்சி பெற்றவருக்கும், பயிற்சி பெறாதவருக்கும் வேலை வாய்ப்புகள் உண்டாகக்கூடிய சூழ்நிலை தோற்றுவிக்கப்படுகிறது.

2.2.2.2. மேலும் பவானியிலுள்ள பவானி-மேட்டூர் சாலையில் காவேரி ஆற்றின் குறுக்கே பணியின் முக்கியத்துவத்தையும் அவசரத்தையும் கருத்திற்கொண்டு தற்போதுள்ள வலிமை குறைந்த பாலத்தைப் புதுப்பிக்கவும், 'எல்விஸ் ஸாடில்' என்னுமிடத்தில் தற்போதுள்ள பொதுப் பணித்துறையின் மதகுடன் கூடிய பாலத்திற்குப் பதிலாக சாலைப் போக்குவரத்திற்கென தனியொரு பாலத்தைக் கட்டுவதற்கும் ரூ. 175.00 இலட்சம் செலவிலான திட்டத்தை மேற்கொள்ள அரசு தீவிரமாக பரிசீலனை செய்து வருகிறது. இப்பாலங்கள் கோவையிலிருந்து பவானி-கிருஷ்ணகிரி வழியாக பெங்களூர் செல்லும் முக்கிய இணைப்புச் சாலையில் அமைந்துள்ளது.

2.2.2.3. 1980-81 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 101.90 இலட்சம் செலவில் 9 பணிகளுக்கு ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டு, அவைகள் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. (பணிகளின் விவரங்களை இணைப்பு 5-ல் காணலாம்). 1980-81 ஆம் ஆண்டிற்கு ஒதுக்கப்பட்டுள்ள தொகை ரூபாய் 99.68 இலட்சம் ஆகும்.

2.2.2.4. 1981-82 ஆம் ஆண்டில் ரூபாய் 393.75 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் பத்துப் பணிகளுக்கு ஒப்புதல் வழங்க முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. (பணிகளின் விவரங்களை இணைப்பு 6-இல் காணலாம்.) 1981-82 ஆம் ஆண்டிற்கு ஒதுக்கப்பட்டுள்ள தொகை ரூபாய் 73.94 இலட்சம் ஆகும்.

2.2.3. ஏனைய மாவட்ட சாலைகள்.

2.2.3.1. 1980-81 ஆம் ஆண்டில் ரூபாய் 177.30 இலட்சத்தில் 8 பணிகளுக்கு ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டு அவைகள் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. (பணிகளின் விவரங்களை இணைப்பு 7-இல் காணலாம்.) 1980-81 ஆம் ஆண்டிற்கு ரூபாய் 11.38 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

[1981 மார்ச் 31]

2.2.3.2. 1981-82 ஆம் ஆண்டில் ரூபாய் 120.10 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் 8 பணிகளுக்கு ஒப்புதலளிக்க முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. (பணிகளின் விவரங்களை இணைப்பு 8-இல் காணலாம்.) 1981-82 ஆம் ஆண்டிற்கான நிதி ஒதுக்கீடு ரூபாய் 71.14 இலட்சம் ஆகும்.

2.2.4. பிற சாலைகள் திட்டம்.

2.2.4.1. ஊராட்சிகள், ஊராட்சி ஒன்றியங்களின் நிதிச் சுமையைக் குறைக்கும் பொருட்டு 50,000 ரூபாய்க்கு மேல் செலவாகக் கூடிய ஊராட்சி, ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகள், விடுபட்ட பெரிய, சிறிய பாலங்கள், தாம்போகிகள், படுகைப் பாலங்கள், சாலை மேம்பாட்டுப் பணிகள் போன்ற மூலப் பணிகள் இத் திட்டத்தின்கீழ் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. இத் திட்டத்தின் கீழ் முடிக்கப்பட்ட பாலங்களும் மேம்படுத்தப்பட்ட சாலைகளும், வருங்காலத்தில் பராமரிக்கப்படுவதற்காக உள்ளாட்சி மன்றங்களின் பொறுப்பில் திருப்பி ஒப்படைக்கப்படுகின்றன. இணைப்பு 9-இல் அடங்கியுள்ள பணிகள் முன்னேற்ற நிலையில் இருக்கின்றன. 1980-81 ஆம் ஆண்டில் ஒதுக்கப்பட்டுள்ள தொகை ரூபாய் 214.70 இலட்சம்.

2.2.4.2. 1981-82 ஆம் ஆண்டில் ரூபாய் 304.95 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் 15 பணிகளுக்கு ஒப்புதல் வழங்க முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. (இதற்கான பணிகளின் விவரங்களை இணைப்பு 10-இல் காணலாம்.) 1981-82 ஆம் ஆண்டில் ரூபாய் 126.38 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

2.3. நிழற் சாலைகள்.

2.3.1. சாலைபோரங்களில் நெடிய சாலைகளுக்கு அழகூட்டவும், சாலைப் பயணிகள் தங்கி இளைப்பாறவும், சாலை ஓரங்களில் நிழல் மற்றும் பயன்தரும் மரங்கள் அதிக அளவில் வளர்க்கப்படுகின்றன. இம்மரங்களை வளர்ப்பதனால் பின்னால் கிடைக்கக்கூடிய விறகு போன்ற பொருட்களினால் அரசுக்குத் தொடர் வருமானத்திற்கு வழிவகை செய்வதுடன், இயற்கை சூழ்நிலையும் மாறுபடாமல் பராமரிக்கப்படுகின்றது. மேலும் இத் திட்டத்தினால், கிராமப் பகுதிகளில் வேலை வாய்ப்பும், கிராமத் தொழில் முன்னேற்றமும், ஏற்பட வழி வகுக்கிறது. தற்சமயம் பல இலட்சக்கணக்கான பனை மரங்கள் மேலும் கட்டிடங்களுக்கான மரங்கள், எரிபொருள், எண்ணெய், கனிகள், மலர்கள் போன்ற பல்வகை பயன்தரும் மரங்கள் நடுவதற்கு நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படுகின்றது. இத் திட்டத்திற்கென 1980-81 ஆம் ஆண்டில் அரசு ரூபாய் 43.20 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்துள்ளது. 1981-82 ஆம் ஆண்டில் நிழல் மரங்கள் நடுவதற்கென ரூபாய் 11.00 இலட்சம் செலவிட உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

1981 மார்ச் 31]

2.4. கருவிகளும் தளவாடங்களும்.

2.4.1. ஒவ்வொரு ஆண்டும் அரசின் பராமரிப்பிற்கு மேற்கொள்ளப்படும் சாலைகளின் நீளம் அதிகரிப்பதாலும், மேலும் சாலைகளில் பெருகிவரும் அதிகவேகமுடைய வாகனங்களினாலும் அதன் தேவைக்கேற்ப சாலைத் தளத்தை தரமுயர்த்தி அதிக அளவில் மேம்பாடு செய்து பராமரிக்கப்பட வேண்டியுள்ளது. எனவே இப் பணிகளுக்கு தளவாடங்களின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்தி, நவீனப்படுத்தப்பட வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டுள்ளது. பேருந்து தடங்களை எடுத்துக் கொள்ளும், திட்டம், கிராம சாலைகள் திட்டம், கரும்பு சாகுபடி மேம்பாட்டுக்கான சாலைத் திட்டம், பழங் குடியினர் நல்வாழ்வுத் துணைத் திட்டம், மலைப் பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம் (நீலகிரி மாவட்டம் மட்டும்), மேற்குத் தொடர்ச்சி மலை மேம்பாட்டுத் திட்டம், மத்திய சாலைகள் நிதிப் பணிகள் போன்ற பல்வேறு சாலை ஆக்கப் பணிகளை நெடுஞ்சாலைத் துறை மேற்கொண்டுள்ளதால் இப்பணிகளை செவ்வனே செய்து முடிக்கப் போதுமான கருவிகளும் தளவாடங்களும் தேவைப்படுகின்றன. எனவே பழுதடைந்த மற்றும் தேய்ந்துவிட்ட தளவாடங்களையும், கருவிகளையும் படிப்படியாக புதியனவைகளைக் கொண்டு மாற்றம் செய்யவும் மேலும் நவீன கருவிகளை வாங்குவதற்கும் அரசு போதுமான நிதியினை ஒதுக்கி வந்திருக்கிறது.

2.4.2. 1980-81 ஆம் ஆண்டில் 8 கனரக சாலை உருளைகளும், 10 கல்லுடைப்பு கருவிகளும், 12 தார்க் கலவை இயந்திரங்களும், 10 ஜீப் வண்டி போன்றவைகளும் ரூபாய் 90.50 இலட்சத்தில் வாங்க திட்டமிடப்பட்டது.

2.4.3. மேலும், 1980-81 ஆம் ஆண்டிலேயே, கருவிகள் தளவாடங்களின் எண்ணிக்கையை அதிகரிக்கும் வகையில் அரசு, லாரிகள், ஸ்கிட் கொள்கலம், தார் கெரதிகலன் போன்ற கருவிகளை வாங்க ரூபாய் 148.00 இலட்சத்துக்கு ஒப்புதலளித்துள்ளது. மைய அரசு மாநிலங்களுக்கு ஒதுக்கப்படும் அடைக்கப்பட்ட தாரின் அளவை மிகவும் குறைத்ததால், மேலே ஒப்பளிக்கப்பட்டுள்ள தொகையானது நெடுஞ்சாலைத் துறையில் சென்னை (மணலி) மற்றும் கொச்சியிலுள்ள எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு ஆலைகளிலிருந்து தாரினை ஒரு மொத்தமாக கொண்டு வரவும், சேமிக்கவும் வகை செய்யும். இத்துடன் நெடுஞ்சாலைத் துறையில் அதிகபட்ச அளவில் தேவைப்படும் கருவிகளும் தளவாடங்களுமான சாலை உருளைகள், சரக்கு பேருந்துகள், கல்லுடைக்கும் கருவிகள் வாங்குவதற்காக 1980-81 ஆம் ஆண்டில் கிராம சாலைகள் கிட்டத்தின்கீழ் அரசு மேலும் ரூபாய் 72.50 இலட்சத்திற்கு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. 1981-82 ஆம் ஆண்டிற்கு இத்தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பட்டுள்ள தொகை ரூபாய் 70.74 இலட்சம் ஆகும்.

[1981 மார்ச் 31]

2.4.4. 1981-82 ஆம் ஆண்டில் ரூபாய் 50 இலட்சம் மதிப் பீட்டில் தளவாடக் கருவிகள் வாங்க பகுதி இரண்டு திட்டத்தின் கீழ் முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. (இதற்கான விவரங்களை இணைப்பு 11-இல் காணலாம்.)

2.5. தற்போதுள்ள சாலை இருப்புப் பாதை கடவுளுக்குப் பதிலாக மேம்பாலங்கள் சுரங்கப் பாதைகள் கட்டுதல்.

2.5.1. மேம்பாலங்கள், சுரங்கப் பாதைகளைப் பொறுத்த மட்டில் ஏற்படும் செலவினைப் பகிர்ந்து கொள்வதில் மத்திய அரசின் தற்போதைய கொள்கை வருமாறு :—

2.5.1.1. (i) அணுகு சாலை உட்பட மேம்பாலங்கள், சுரங்கப் பாதைகள் கட்டுவதில் ஏற்படும் மொத்தச் செலவில் 50 சதவீதத்தை இரயில்வே ஏற்கும். மேற் கூறியவற்றில், மாற்று வழிச் சாலை, வடிகால்கள், தந்திப் புதை வடங்கள், தண்ணீர் எடுத்துச் செல்லும் பெருங் குழாய்கள் போன்றவற்றை அமைப்பதற்கான செலவும் அடங்கும். ஆனால், நிலத்தை கையகப் படுத்தும்போது அதில் கட்டுமானம் ஏதாகிலும் இருந்தால், அதையும் சேர்த்து ஆகும் செலவு இதில் அடங்காது.

2.5.1.2. (ii) அணுகு சாலைகள் உட்பட மொத்தச் செலவில் 50 சதவீதத்தையும், கட்டுமானத்துடன் நிலத்தைக் கையகப் படுத்துவதற்கான முழுச் செலவையும் மாநில அரசு ஏற்கும்.

2.5.1.3. (iii) பொதுவாகப் பாலங்கள் 24 அடி அகலம் உடையனவாக (இருவழித் தட அகலம்) இருக்கும். நகரங்கள் மாநகரங்களுக்கு அருகிலுள்ள பகுதிகளில் அவசியமாயின் இரு நடைபாதைகள் (ஒவ்வொன்றும் 6 அடி அகலம்) அமைக்கப்படும். இரயில்வே பாதையைக் கடப்பதற்கு வருங்காலத்தில் நிதி ஒதுக்க வேண்டியிருப்பின், அந்தப் பாலத்தின் கூடுதல் கட்டுமானத்திற்காகும் செலவு முழுவதும் இரயில்வேத் துறையினால் ஏற்றுக் கொள்ளப்படும். அத்துடன், பாலத்தின் எஞ்சிய பகுதிக்காகும் செலவு, அணுகு சாலைகளுக்காகும் செலவு ஆகியவற்றில் அதன் பங்கையும் ஏற்கும்.

2.5.1.4. (iv) மேலே (iii) ஆம் பத்தியில் குறிப்பிடப்பட்ட அதாவது இரு வழி அகலத்திற்கு மேலே சாலையில் கூடுதல் அகலம் வேண்டுமென்று மாநில அரசு விரும்பினால், இக்கூடுதல் அகலத்திற்காகும் செலவும்,

(i) தற்போதுள்ள பாதையுடன் இணைப்பதற்காகப் பாலத்தின் நீளத்தை அதிகப்படுத்தும் செலவு முழுவதும் மாநில அரசும் ;

(ii) வருங்காலத்தில், கூடுதல் இரயில்வே பாதையைக் கடப்பதற்காகப் போடப்படும் எந்தவொரு கூடுதல் நீளத்திற்காகும் செலவை மாநில அரசும், இரயில்வேயும் சமமாகப் பகிர்ந்து கொள்ளும்.

1981 மார்ச் 31]

2.5.2. பயணிகளுக்காகும் நிதிச் செலவினங்கள்.

2.5.2.1. சட்டப்படிக்கான விதி முறைகளின் கீழ் அமைக்கப் பட்டிருக்கும் தற்போதுள்ள சாலை-இருப்புப் பாதைக் கடவுக்குப் பதிலாக மேம்பாலங்கள், சுரங்கப் பாதைகள் அமைத்தல், தற்போதுள்ள சாலை இருப்புப் பாதை கடவுகளின் தரத்தை உயர்த்துதல், ஆளில்லாத இருப்புப் பாதைக் கடவுகளில் ஆட்களை நியமித்தல் போன்ற மாநில அரசின் பொறுப்புகளை ஏற்பதற்காக, மத்திய அரசின் இரயில்வே அமைச்சகம், 1966 ஆம் ஆண்டு, ஏப்ரல் திங்கள் 1ஆம் நாள் முதற்கொண்டு, “இரயில்வே பாதுகாப்பு நிதி” எனப்படும் ஒரு நிதியை ஏற்படுத்தியது.

2.5.2.2. இரயில்வே சட்டத்தின் கீழ் வரும் சட்டப்படிக்கான விதி முறைகளின் கீழ், ஆளில்லாத சாலை-இருப்புப்பாதை கடவுகளில் ஆட்களை நியமிப்பதற்கும் தற்போதுள்ள சாலை-இருப்புப்பாதைக் கடவுகளின் தரத்தை உயர்த்துவதற்கும் இரயில்வேக்கு இந் நிதியில் 20 சதவீதம் நேரடியாக ஒதுக்கப்படுகிறது.

2.5.2.3. சாலை-இருப்புப் பாதைக் கடவுகளுக்குப் பதிலாக மேம்பாலம், சுரங்கப் பாதைகள் அமைப்பதற்காக எஞ்சியுள்ள 80 சதவீத நிதி மாநில அரசுக்கு ஒதுக்கப்படுகிறது. சட்டப்படிக்கான விதி முறைகளின் கீழ், தற்போதுள்ள சாலை-இருப்புப் பாதைக் கடவுக்குப் பதிலாக மேம்பாலம், சுரங்கப்பாதை கட்டும் பணி, மாநில அரசு இரயில்வேயின் கூட்டு முயற்சியில் செய்யப்படுகிறது. நிலம் கையகப்படுத்துதல் நீங்கலாக இப் பணிக்காகும் செலவு, மாநில அரசாலும், இரயில்வேக்களாலும் சமமாகப், பகிர்ந்து கொள்ளப்படுகிறது. நிலம், கையகப்படுத்தலுக்கான செலவு நீங்கலாக மாநில அரசின் பங்கு தொடக்கத்தில் மாநில நிதியிலிருந்து கொடுக்கப்படுகிறது. பின்னர், இது இரயில்வே பாதுகாப்பு நிதியிலிருந்து திருப்பிக் கொடுக்கப்படுகிறது.

2.5.2.4. சாலை மேம்பாலங்கள் நகராட்சிகளின் அதிகார வரம்பிற்குள் வருமாயின் செலவுத் தொகையில் மாநிலத்தின் பங்கு, அதாவது பணியின் மதிப்பில் 50 சதவீதம் மாநில அரசு, நகராட்சிகள் ஆகியவற்றிற்கிடையே சமமாக (மாநில அரசு 25 சதவீதம், நகராட்சிகள் 25 சதவீதம்) பிரித்துக் கொள்ளப்படுகிறது. இரயில்வே பாதுகாப்பு நிதியில் குறைந்தளவு தொகையே உள்ளதால், நகராட்சிகளுக்காகும் பங்குச் செலவைப் பொதுவாக இந்நிதியிலிருந்து திருப்பிக் கொடுப்பதில்லை.

2.5.3. 1980-81-ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்திற்கென ரூபாய் 19.60 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

2.5.4. செயல்படுத்தப்படும் பணிகள் மற்றும் ஒப்புதல் அளிக் கப்பட்டு மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய பணிகள் ஆகியவற்றின் விவரங்கள் இணைப்பு 12 இல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

[1981 மார்ச் 31]

2.5.5. 1981-82 ஆம் ஆண்டில் இத் திட்டத்திற்கென ரூபாய் 2.39 இலட்சம் மேற்படி பணிக்களுக்காக ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

2.5.6. இவை தவிர கீழ்க்காணும் சில மேம்பால கட்டுமானப் பணிகள் அரசின் தீவிர பரிசீலனையில் உள்ளன.

அரசின் பரிசீலனையில் உள்ள மேம்பாலங்களின் பட்டியல்.

(அ) பிற துறைகளுக்காக நிறைவேற்றப்படும் பணிகள் என்கிற முறையில் சென்னை-கல்கத்தா சாலையை இணைப்பதற்கான இணைப்புச் சாலையில் மணலிக்கு அருகே மேம்பாலம் ஒன்றைக் கட்டுதல்.

(ஆ) சென்னை துறைமுகத்திற்கும் இராயபுரத்திற்கும் இடையே தற்போதுள்ள சாலை இருப்புப் பாதைக் கடவுக்குப் பதிலாக மேம்பாலம் ஒன்றைக் கட்டுதல்.

(இ) கிண்டி இரயில்வே நிலையத்திற்கு அருகேயுள்ள மேம்பாலத்தை மேம்படுத்தல்.

2.6. பழங்குடியினர் நலத் துணைத் திட்டம்.

2.6.1. 171.10 கிலோ மீட்டர் நீளத்திற்கு ரூபாய் 209.25 இலட்சம் செலவில் 12 பணிகளடங்கிய ஒரு பெருந் திட்டத்திற்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டு, ஒப்பணிகள் ஐந்து ஆண்டுக் கால அளவில் (அதாவது 1978-1983) செயல்படுத்தப்பட வேண்டுமெனத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. மேற்கண்ட 12 பணிகளில் இரு பணிகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. முடிக்கப்பெற்றுள்ள பணிகள் மற்றும் செயற்படுத்தப்பட்டு வரும் பணிகள் ஆகியவற்றின் விவரங்களை இணைப்பு 13 இல் காணலாம். 1980-81 ஆம் ஆண்டில் இத் திட்டத்திற்காக ரூபாய் 31.87 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. 1981-82 ஆம் ஆண்டில் இதற்கான நிதி ஒதுக்கீடு ரூபாய் 6.86 இலட்சமாகும்.

2.7. மீனவர் குடியிருப்புகளுக்கு இணைப்புச் சாலைகள் அமைத்தல்.

2.7.1. கடற்கரையோரப் பகுதியில் அநேக மீனவர் குடியிருப்புக்கள் பல, தற்பொழுது போதிய இணைப்புச் சாலை வசதியில்லாமல் உள்ளன. இதுவரை எடுத்துக் கொள்ளப்பட்ட திட்டங்களில் இம்மாதிரியான மீனவர் குடியிருப்புக்களுக்குப் போதிய போக்குவரத்து வசதியினை ஏற்படுத்தும்படி அமையவில்லை. எனவே, இப்பிரிவினரின் தேவைகளைக் கருத்திற் கொண்டு போதிய சாலை வசதிகளை ஏற்படுத்தி கொடுப்பதற்காக இவ்வரசு முதல் தடவையாக ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலத்தில் ரூபாய் 2.00 கோடி ஒதுக்கீடு செய்து ஒப்புதல் அளித்துள்ளது.

1981 மார்ச் 31]

2.7.2. ரூபாய் 93.50 இலட்சத்தில் 84.7 கிலோ மீட்டர் நீளத்திற்கு இம்மாதிரியான சாலைகளை அமைத்திட, 37 பணிகளுக்கு அரசு நிர்வாக ஒப்புதல் வழங்கியுள்ளது. இத்திட்டமானது 1979-80 இல் துவங்கப்பெற்று அவ்வாண்டில் ரூபாய் 14.37 இலட்சம் செலவிடப்பட்டது. இத் திட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள பணிகள் பல்வேறு நிலைகளில் உள்ளன. பெரும்பாலான பணிகள் முடிவடையும் தறுவாயில் உள்ளன.

2.7.3. 1980-81 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் ரூபாய் 30.00 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டது. இரண்டாவது நிலைக்கு மேலும் 10 சாலைகளை அரசு தேர்ந்தெடுத்துள்ளது. எஞ்சிய பணிகளைத் தொடரவும், புதிய பணிகளை எடுத்துக் கொள்ளவும், 1981-82 ஆம் ஆண்டில் ரூபாய் 30.00 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

2.8. ஊரகச் சாலைகள் திட்டம்.

2.8.1. உள்ளடங்கியுள்ள ஊரகப் பகுதிகளை வசிக்கும் கிராம வாசிகள், போதிய சாலை வசதியின்மையால் நகரிய மையங்களுக்குச் சென்று வர சிரமப்படுகிறார்கள். கிராம மக்களுக்குப் போதிய போக்குவரத்து வசதியினை அளிப்பதற்காக, கிராமங்களுக்கு அருகில் உள்ள பேருந்து செல்லும் சாலைகளுடன், அக் கிராமங்களை இணைக்கக் கூடிய, அனைத்துப் பருவ நிலைகளுக்கும் உரிய சாலைகளை அமைத்துக் கொடுத்து, கிராமங்களின் பொருளாதார மற்றும் சமூக வளர்ச்சிக்கு வழிவகுக்க, இந்த அரசு பெரிதும் அக்கறை கொண்டுள்ளது. இத் திட்டத்திற்கு மிக அதிக அளவில் நிதி முதலீடு தேவைப்படுவதால், இத்திட்டத்தைப் படிப்படியாக செயலாக்கப்பட வேண்டியுள்ளது. முதல் கட்டத்தில் 1,500 அல்லது அதற்கு மேலும் மக்கட் தொகை உள்ள கிராமங்களை அருகிலுள்ள பேருந்து செல்லும் சாலையுடன் இணைப்பது இத் திட்டத்தில் சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. இருப்பினும், சில பின்னங்கிய மற்றும் வளர்ச்சியடையாத கிராமப் பகுதிகளில், மக்கள் எண்ணிக்கை 1,000 ஆக இருந்தாலும், விதிமுறையினைத் தளர்த்தவும் கூடும். இத்திட்டத்தின் கீழ், அடுத்தடுத்துள்ள பல கிராமங்களின் கூட்டு மக்கட் தொகை 1,500 ஆக இருப்பினும், அதனையும் பரிசீலனைக்கு மேற்சொள்ள படுகின்றன. இத்திட்டத்தின் கீழ் ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றிய சாலைகள் மேம்படுத்துவதற்காக எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு மேம்பாட்டுப் பணிகள் முடிவடைந்த பின் வருங்காலத்தில் அவற்றைப் பராமரிப்பதற்கு அரசால் அச்சாலைகள் ஏற்றுக்கொள்ளப்படுகின்றன. இதனால், உள்ளாட்சிகளின் நிதிச்சமை வெகுவாக குறைக்கப்படுகின்றன. இத் திட்டத்தின் கீழ் புதிய சாலைகள் பலவும் போடப்பட்டுள்ளன. இதுவரையில் ஐந்து நிலைகளில் சுமார் 4,819.30 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள சாலைகளை ரூபாய் 28.25 கோடி செலவில் மேம்படுத்த இத்திட்டத்திற்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த ஐந்து நிலைகளின் கீழ் (I முதல் V வரை) 2,789 கிராமங்களும், குக்கிராமங்களும் வாகனப் போக்குவரத்திற்கு ஏற்ற சாலைகளால் இணைக்கப்பட உள்ளது.

[1981 மார்ச் 31]

2.8.2. இத்திட்டத்தின்கீழ் 1980 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கண் 31-ஆம் நாள் வரை 3,515 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள சாலைகள் முடிக்கப்பெற்று அதற்கென ரூபாய் 18.52 கோடி செலவிடப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டமானது ஊரகப் பகுதிகளில் ஏராளமான அளவிற்கு வேலை வாய்ப்பினை ஏற்படுத்தியுள்ளது. இத்திட்டத்தின் கீழ் முதலீடு செய்யப்படும் ஒவ்வொரு இலட்சம் ரூபாயும் சுமார் 5,000 உழைப்பு நாட்களுக்கான வேலை வாய்ப்பினை ஏற்படுத்தித் தருவது குறிப்பிடத்தக்கதாகும். இத்திட்டத்தின் முதல் மூன்று கட்டங்களும் பொதுவாக முடிக்கப்பட்டு விட்டன. நான்காவது கட்டம் வெகுவாக முன்னேறிய நிலையில் உள்ளது. ஐந்தாவது கட்டமானது, குறிப்பாக தன்னிறைவுத் திட்டத்தின் கீழ் ஒருங்கிணைந்த வளர்ச்சிக்காக தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டுள்ள 69 ஊராட்சி ஒன்றியங்களின் தேவைகளுக்கு ஏற்ப அமைக்கப்பட்டுள்ளது. 1,500 அல்லது அதற்கு மேலும் மக்கட் தொகை உள்ள ஒவ்வொரு கிராமத்தையும் வாகனங்கள் செல்லும் சாலைகளுடன் எந்த சாலையும் விடுபடாமல் இணைப்பதற்கு 424.30 கிலோ மீட்டர் நீளத்திற்கான ஐந்தாவது கட்டப் பணிகள் மதிப்பீடு ரூபாய் 6.97 கோடியாகும். 1979-80-இல் இத்திட்டத்திற்கு ரூபாய் 3.00 கோடியும், 1980-81-இல் ரூபாய் 6.00 கோடியும் (இரு மடங்காக), 1981-82-இல் 7.00 கோடியுமாக அதிக நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. ஆறாவது திட்டக்காலத்தில் இத்திட்டத்திற்கான மொத்த நிதி ஒதுக்கீடு ரூபாய் 40.00 கோடியாகும்.

2.9. பேருந்து வழித்தடங்களை மேற்கொள்ளும் திட்டம்.

2.9.1. இத்திட்டம் 1960-61-இல் துவங்கப்பெற்று 1973-74 வரை சுமார் 12,500 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றியங்களைச் சார்ந்த பேருந்து வழித் தடங்கள் மேம்படுத்தப்பட்டு அவற்றைப் பராமரிப்பதற்கு அரசால் அச் சாலைகள் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன. போதிய நிதியின்மை காரணமாக இத்திட்டம் 1974 ஆம் ஆண்டு முதல் 1979-ஆம் ஆண்டு வரை கைவிடப்பட்டது. பின்னர் 1979-80-ஆம் ஆண்டில் மீண்டும் இத்திட்டம் ஊக்கத்துடன் மேற்கொள்ளப்பட்டு ரூபாய் 600 இலட்சம் செலவில் 2,510 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள பல பேருந்து வழித் தடங்கள் மேம்பாட்டிற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டன. 1979-80-ஆம் ஆண்டில் ரூபாய் 600 இலட்சம் செலவில் 2,000 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள சாலைகள் மேம்படுத்தப்பட்டுள்ளன. 1980-81 ஆம் ஆண்டில் மேலும் 3,146 கி.மீ நீளமுள்ள பேருந்து வழித்தடங்களை ரூ 10.00 கோடி செலவில் மேம்படுத்த ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டது. 1980-81 ஆம் ஆண்டில் ரூ 10.00 கோடி செலவில் 2,000 கி.மீ. நீளமுள்ள பேருந்து வழித்தடங்களை மேம்படுத்தி முடிக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. எஞ்சியவை 1981-82 ஆம் ஆண்டில் தொடரப்படும், இதற்கென வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் அதிக

1981 மார்ச் 31]

மாக ஒதுக்கப்பட்ட தொகை ரூ. 13 கோடி ஆகும். இத் திட்டத்தை செயலாக்கும்பொழுது தன்னிறைவுத் திட்டத்தின் கீழ் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டுள்ள ஊராட்சி ஒன்றியங்களுக்கு முன்னுரிமை கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றது.

2.10 தன்னிறைவுத் திட்டம்

2.10.1 தமிழகத்திலுள்ள ஒவ்வொரு ஊராட்சி ஒன்றியமும் தக்க இணைப்புச் சாலைகள், போதிய குடிநீர் வசதிகள், கல்விக் கூடங்கள் மற்றும் ஏனைய அடிப்படை தேவைகள் அனைத்தையும் பெற்றுத் தன்னிறைவு கொண்டதாய் விளங்க இத்திட்டம் சென்ற ஆண்டில் துவக்கப்பட்டு முதல் கட்டமாக 69 ஊராட்சி ஒன்றியங்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளன. இத்திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 16.44 கோடி மதிப்புள்ள பணிகளுக்கு அரசு ஒப்புதல் வழங்கி முதற்கண் அதற்கென 1980-81 ஆம் ஆண்டு வரவுசெலவுத் திட்டத்தில் ரூ. 10.00 கோடி வழங்கியுள்ளது. இத்திட்டத்தின்கீழ் மேற்கொள்ளப்படும் சாலை மற்றும் கட்டிடப் பணிகளுக்குத் தேவைப்படும் தொழில் நுட்ப உதவிதனை நெடுஞ்சாலைத் துறை அளிக்கிறது. தேவையான வடிவமைப்பு மற்றும் வழி முறைக் குறிப்புகளை நெடுஞ்சாலைத் துறை வகுத்து அவைகள் ஊராட்சி ஒன்றிய ஆணையர் ஊராட்சி ஒன்றியப் பொறியாளர் கோட்டப் பொறியாளர் மற்றும் மாவட்ட ஆட்சியாளர் ஆகியோருக்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டுள்ளன.

2.10.2 இத்திட்டப் பணிக்கென்றே 74 உதவி கோட்டப் பொறியாளர்கள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். மேலும் தன்னிறைவுத் திட்டப் பணிகளுக்கென ஒரு கனரக சாலை உருளையை பிரத்தியேகமாக ஒதுக்கும்படி ஒவ்வொரு கோட்டப் பொறியாளரும் அறிவுறுத்தப் பட்டுள்ளனர். வசதியுள்ள ஊராட்சி ஒன்றியங்கள் தங்களுக்கென சாலை உருளைகளை வாங்கிடவும் உதவிகள் செய்யப்படுகின்றன.

2.10.3. மீதமுள்ள ஊராட்சி ஒன்றியங்களிலும் இத்திட்டம் படிப்படியாக செயல்படுத்தப்படும். 1981-82 ஆம் ஆண்டிற்கென அரசு மேலும் 150 ஊராட்சி ஒன்றியங்களைத் தன்னிறைவுத் திட்டத்தின் கீழ் தேர்ந்தெடுத்துள்ளது. இந்த ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் எடுத்துக் கொள்ளப்படவுள்ள பணிகளுக்கான முன்னோடி ஆய்வும் மதிப்பீடு செய்யும் பணிகளும் நடந்து வருகின்றன.

[1981 மார்ச் 31]

2.11 நெடுஞ்சாலைத் துறையின் மலைப்பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

2.11.1 மலைப்பகுதித் மேம்பாட்டுத் திட்டமானது நீலகிரி மாவட்டத்திற்கு மட்டுமே வரையறுக்கப்பட்டுள்ளது. இதன் அடிப்படை நோக்கங்களாவன :

1. மலைப் பகுதி கிராமங்களில் சமூக மற்றும் பொருளாதார நிலையை மேம்படுத்துதல்.

2. வேளாண்மை, கால்நடை வளர்ப்பு, பாற்பண்ணை வளர்ச்சி, மின்வளம், வனம் தொழில் மற்றும் சுற்றுலா போன்ற ஏனைய பல்வேறு திட்டங்களின் கீழ் மேம்படுத்தக் கருதப்பட்டுள்ள எல்லா இடங்களுக்கும் எளிதில் செல்வதற்கான சாலை போடுதல்.

3. பழங்குடியினர் மற்றும் ஆதி திராவிடர்கள் வாழும் கிராமப் பகுதிகளை பொருளாதார மற்றும் சமூக முன்னேற்றம் அடைந்த மையங்களுடன் இணைக்க சாலைகள் அமைத்தல் இத்திட்டம் 1975 ஆம் ஆண்டில் துவங்கப்பெற்று ஒவ்வொரு ஆண்டும் பல பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. இதுவரை இத்திட்டத்தின்கீழ் 47 சாலைப் பணிகளுக்கு ரூ. 272.05 இலட்சம் செலவில் ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இதில் இதுவரை 22 பணிகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. 1980-81-ல் மேலும் இரு பணிகள் முடிக்கப்பெற்று மீதமுள்ள 23 பணிகள் 60 இலட்சம் ரூபாய் நிதி ஒதுக்கீட்டில் செயலாக்கப்பட்டு வருகின்றன.

2.11.2 முன்னேற்றத்தில் உள்ள பணிகளைத் தொடர 1981-82 ல் ரூ. 60.00 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

2.12 வனப்பகுதியில் மலைப்பகுதி சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம் (வனப் பகுதி சாலைப் பணிகள்).

2.12.1 மலைப் பகுதியை மேம்படுத்துவதற்காக வனத் துறை தேர்ந்தெடுத்த வனத்தில் சாலைகளை அமைப்பதும், மேலும் மேம்பாடு செய்வதும் அவசியமானதாகும். 1979-80 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 59.50 இலட்சம் செலவில் 3 பணிகளும். 1980-81 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 1.90 லட்சம் செலவில் மேலும் 3 பணிகளும் மேற்கொள்ள ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இதற்கான விபரம் இணைப்பு 14-ல் காணலாம். 1980-81 ஆம் ஆண்டில் ரூபாய் 15.44 இலட்சம் இத்திட்டத்தின் கீழ் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

1981 மார்ச் 31]

2.12 மேற்கு மலைத் தொடர்ச்சாலை வளர்ச்சித் திட்டம்

2.13.1 மலையில் விளையும் பொருட்களை சம வெளிக்குக் கொண்டு வருவதற்காக மேற்கு மலைத் தொடரில் சாலை அமைத்தல் ஏற்கெனவே உள்ள சாலைகளை மேம்படுத்துதல் ஆகிய பணிகளை இந்திய அரசின் நிதி உதவியுடன் இத்திட்டத்தின் கீழ் செயல்படுத்தப்படுகின்றன.

2.13.2 இது மத்திய அரசு ஆதரவளிக்கும் ஒரு திட்டமாகும். இத்திட்டம் 1975-76-ல் துவங்கப்பட்டது. இத் திட்டத்தின் கீழ் பின் வரும் கருத்துக்களும் முன்னேற்றங்களும் கவனத்தில் கொண்டு செயல்படுத்தப்பட வேண்டுமென திட்டக்குழு பரிந்துரை செய்திருப்பது குறிப்பிடத்தக்கதாகும்.

1. ஆடுகள், ஆவினம், கோழிகள் பண்ணைகள் போன்ற வற்றின் வளர்ச்சி மற்றும் சந்தை வசதிகள் புல்வெளி அபிவிருத்தி மற்றும் உடல் நல பாதுகாப்பு வசதிகள்.

2. மலைத் தோட்டப் பயிர்களை வளர்த்தல் மண் வளத்தை மேம்படுத்துதல், நில நிர்வாக வழி முறைகள் செயல்படுத்தல்.

3. அணுக முடியாத பகுதிகள் மற்றும் அங்காடிகள் இடையே வழிவகை செய்வது சம்பந்தமான திட்டங்கள் மூலம் தோட்ட மற்றும் வனாந்திர வளங்களை மேம்பாடு செய்தல்.

2.13.3. இதுவரை இத்திட்டத்தின் கீழ் கீழ்க்கண்ட பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு அவற்றில் முதலில் குறிப்பிட்ட பணி மட்டும் முடிக்கப்பட்டுள்ளது. எஞ்சிய மூன்று பணிகள் செயலாக்கத்தில் பல்வேறு நிலைகளில் உள்ளன. பல்வேறு நிலைகளிலுள்ள இப்பணிகளின் விபரம் பின்வருமாறு:—

வரிசை எண்.	பணியின் விபரம்.	மதிப்பு.	குறிப்பு.
------------	-----------------	----------	-----------

(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)

1.	சிறுமலை மலைச்சாலையை மேம்படுத்துதல்.	15.00	முடிவு பெற்று விட்டது.
2.	கும்பக் கரையிலிருந்து வெள்ளக்கவிக்கு சாலை அமைத்தல்.	15.00 93.00	செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

[1981 மார்ச் 31]

3	தர்மத்துப்பட்டியிலிருந்து ஆடலூருக்கு அமைத்தல்.	சாலை	35.00	செயல் படுத்தப் பட்டு வருகிறது.
			38.60	
4	பெரியகுளத்திலிருந்து அடுக்கம் வரை அமைத்தல்.	சாலை	15.00	ஷே
			20.00	

2.13.4. 1980-81 இல் இத் திட்டத்திற்கு ரூ. 50.00 இலட்சமும் 1981-82 க்கு ரூ. 66.51 இலட்சமும் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

2.14. கரும்பாலை வளர்ச்சிக்கான சாலைப் பணிகள்.

2.14.1. இத்திட்டம் சர்க்கரைத் துறை இயக்குநரின் கட்டுப்பாட்டின்கீழ் உள்ளது. கரும்பை உற்பத்தியாகுமிடங்களிலிருந்து சர்க்கரை ஆலைகளுக்கு எளிதாக எடுத்துச் செல்வதற்காக குறிப்பிட்ட கரும்பு வளர்ச்சி பகுதியிலுள்ள சாலைகளை மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகள் தரத்திற்கு மேம்படுத்துவதற்காக ஆண்டுதோறும் அரசு நிதி ஒதுக்கீடு செய்கிறது. இம் மாநிலத்தில் கரும்பு வளர்ச்சிப் பகுதியில் உள்ள சாலைகள் பொதுவாக கரும்பு ஆலைகளுக்கு அருகாமையிலேயே அமைந்துள்ளன.

2.14.2. 1980-81 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்தின் கீழ் மூலப் பணிகளுக்கென ரூ. 150.00 இலட்சமும் பராமரிப்புப்பிற்கென ரூ. 30.00 இலட்சமும் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன. இத்திட்டத்தின் கீழ் 1980 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1-ஆம் நாளன்றுள்ளவாறு அமைக்கப்படும் மேம்படுத்தப்படும் உள்ள சாலைகள்களின் மொத்த நீளம் 553.20 கி.மீ. ஆகும்.

2.14.3. 1980-81 ஆம் ஆண்டில் சர்க்கரைத் துறை இயக்குநர் அவர்கள் (சுமார்) ரூ. 20.47 இலட்சம் செலவில் 13 புதிய பணிகளை ஒப்புதலுக்காக தேர்ந்தெடுத்துள்ளார். எல்லா மதிப்பீடுகளுக்கும் தொழில் நுட்ப ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டு நடப்பாண்டிலேயே பணிகளை நிறைவேற்ற எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

1981 மார்ச் 31]

2.15. உலக வங்கித் திட்டத்தின்கீழ் சென்னை நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம்.

2.15.1. உலக வங்கி உதவியுடன் தமிழ்நாடு அரசு ஓர் உள்வட்ட சாலையினை மேம்படுத்தவும் சிறிய மற்றும் பெரிய பாலங்கள் முதலியவற்றை கட்டும் பணியையும் மேற்கொண்டுள்ளது. இப் பணிகள் இரண்டு கட்டங்களில் மேற்கொள்ள உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளன. முதல் கட்டப் பணிகளுக்கான முதலீடு ரூ. 7.18 கோடியாகும். (இதில் பெருவழிச் சாலைகளுக்கென ரூ. 4.00 கோடியும் மாநகராட்சிப் பகுதியிலுள்ள பிற சாலைகளுக்கு ரூ. 3.18 கோடியும் அடங்கும்.) இத் திட்டம் 1977-78இல் துவங்கப்பட்டது. 1979-80 வரை ரூ. 468.86 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1980-81 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 142.60 இலட்சம் செலவாகுமென எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. 1981-82க்கான ஒதுக்கீடு ரூ. 44.63 இலட்சம் ஆகும்.

2.15.2. சென்னை நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம் கட்டம் 1-ல் கீழ்க்கண்ட பணிகளை எடுத்துக்கொள்ள திட்டமிடப்பட்டுள்ளது (செலவினம் ரூ. 7.18 கோடி) :—

(1) கூவம் ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டுவதைச் சேர்த்து உள்வட்டச் சாலை அமைத்தல்—11.7. கி.மீ.

(2) அண்ணா சாலை, பெரியார் சாலை ஆகியவற்றில் பாதசாரிகள் மற்றும் சைக்கிள் ஓட்டிகள் ஆகியோரின் வசதிக்கென மேம்பாடுகள்—21 கி.மீ.

(3) சிறிய பாலங்களை புதுப்பித்தல்—7.

(4) உயர்மட்ட பாலங்கள் இரண்டு கட்டுதல்—

(அ) நெல்சன் மாணிக்க முதலியார் சாலை—1.

(ஆ) கான்ட்ஸ் சாலை—1.

(5) நெல்சன் மாணிக்க முதலியார் சாலையில் வாகனப் போக்குவரத்திற்கான சுரங்கப் பாதை அமைத்தல்.

(6) தண்டையார்பேட்டை இரயில் நிலையம் அருகில் வைத்தியநாத முதலி தெருவில் ஒரு மேம்பாலம் கட்டுதல்.

(7) பாதசாரிகளுக்கு நடைவழிச் சுரங்கப்பாதைகள் அமைத்தல்—8.

(8) சாலை சந்திப்புகளில் போக்குவரத்து கட்டுப் பாட்டிற்கான தானியங்கி மின் விளக்குகள் பொருத்துதல்—10.

[1981 மார்ச் 31]

(9) சில இதர போக்குவரத்து மேம்பாட்டு வழி வகைகள்.

2.15.3. மேற்குறிப்பிடப்பட்டுள்ள பணிகளில் பின்வரும் பணிகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன :—

1. உள்வட்டச் சாலை அமைத்தல்—5.8 கி.மீ. நீளம்.

2. அண்ணா சாலை மற்றும் பெரியார் சாலைகளில் பாதசாரிகள் மற்றும் சைக்கிள் ஓட்டிகள் ஆகியோரின் வசதிக்கான மேம்பாட்டுப் பணி—21 கி.மீ.

3. சிறு பாலங்கள் புதுப்பித்தல்—7.

4. பாதசாரிகள் சுரங்கப் பாதைகள்—6.

5. சாலை சந்திப்புகளில் போக்குவரத்து கட்டுப்பாட்டிற்கான தானியங்கி மின் விளக்குகள் பொருத்துதல்—8.

6. ஒரு வழிப் போக்கு போன்ற சாலைகளில் அறிவிப்புகள் மற்றும் மின்னும் விளக்குகள் அமைத்தல்.

பின்வரும் பணிகள் செயலாக்கப்பட்டு வருகின்றன:—

(1) உள்வட்டச் சாலை — 1.9 கி.மீ. நீளம்.

(2) இரு உயர்மட்டப் பாலங்கள்.

(3) நெல்சன் மாணிக்க முதலியார் சாலையில் வாகனப் போக்குவரத்திற்கான சுரங்கப் பாதை.

(4) ஆயுள் காப்பீட்டுக்கழகம், தொற்று நோய் மருத்துவமனை ஆகிய இடங்களில் இரு பாதசாரி சுரங்கப் பாதைகள் அமைத்தல்.

(5) வள்ளுவர் கோட்டம் அருகில், சாலை சந்திப்பில், போக்குவரத்து கட்டுப்பாட்டிற்கான ஒரு தானியங்கி மின் விளக்கு பொருத்துதல்.

2.15.4. பின் வரும் பணிகள் செயல்படுத்தப் படவுள்ளன :—

(1) உள்வட்டச் சாலை—3.00 கி.மீ. நீளம்.

(2) தண்டையார்பேட்டை இரயில் நிலையம் அருகில் வைத்தியநாதன் சாலையில் ஓர் மேம்பாலம் கட்டுதல்.

(3) பெரியார் சாலையும் புது ஆவடி சாலையும் சந்திக்கும் இடத்தில் போக்குவரத்து கட்டுப்பாட்டிற்கான தானியங்கி மின் விளக்கு ஒன்று பொருத்துதல்.

1981 மார்ச் 31]

இனம் 1 மற்றும் 3-இல் கண்டுள்ள பணிகள் நிலம் பெறப்பட்டவுடன் தொடங்கப்படும். இனம் 2-இல் கண்டுள்ள பணி தொடக்க நிலையில் உள்ளது. இப்பணிகள் அனைத்தும் ஜூன் 1982-க்குள் முடிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

2.16 சென்னை மாநகர் வளர்ச்சித் திட்டம்—கட்டம் II.

2.16.1. தமிழக அரசின் பிரதிநிதிகளுடன் 1980 அக்டோபரில் கலந்தாலோசித்த உலக வங்கி மதிப்பீட்டு குழு அலுவலர்கள், பின்வரும் பணிகளை சென்னை மாநகர் வளர்ச்சித் திட்டத்தின் இரண்டாம் கட்டத்தில், நெடுஞ்சாலை துறையால் மேற்கொள்ள முடிவு செய்துள்ளனர் :—

(1) சென்னை உள்வட்டச் சாலை கட்டம் 1-ன் தெடர்ச்சியாக பாடியிலிருந்து தேசிய நெடுஞ்சாலை எண் 5 வரை இணைக்கும் 6.00 கி.மீ. சாலையை அமைத்தல் (மதிப்பு ரூ. 381 இலட்சம்).

(2) வில்லிவாலகத்திலிருந்து ஆவடி வரையிலான சென்னை-திருவள்ளூர் சாலையை 14.6 கி.மீ. நீளத்திற்கு மேம்பாடு செய்தல் (ரூ. 151.00 இலட்சம்).

(3) முகப்பேர் மனை மற்றும் வசதி திட்டத்திற்கென அணுகு சாலை அமைத்து கூவம் ஆற்றில் ஓர் பாலம் கட்டுதல் (ரூ. 67.1 இலட்சம்).

2.16.2. மேற்படி பணிகளுக்கான ஆய்வுக் பணிகள் துவங்கப்பெற்று, அவற்றிற்கான விரிவான மதிப்பீடுகளும் தயாரிக்கப்பட்டு வருகின்றன. மேலும் மேற்படி பணிகளுக்கு தேவைப்படும் நிலத்தை கையகப்படுத்திட முன் நடவடிக்கையும் எடுக்கப்பட்டுள்ளது. இதற்கென ரூ. 73.88 இலட்சத்திற்கான துணை மதிப்பீடும் ஒப்புதலளிக்கப்பட்டுள்ளது. மேலும் இப்பணிக் கென நில விபர நழுனாக்கள் (வருவாய்த்துறையால் அனுப்பப்பட்ட சிறப்புப் பணியாளர்களால்) தயாரிக்கப்பட்டு வருகின்றன. இப் பணிகளை 1983-84 ஆம் ஆண்டிற்குள் முடித்து விட திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. நடப்பு 1980-81 ஆம் ஆண்டிற்கு இரண்டாம் கட்டப் பணிகளுக்கென ரூ. 50.00 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. 1981-82 ஆம் ஆண்டிற்கு ஒதுக்கப்பட்டுள்ள தொகை ரூ. 50.00 இலட்சமாகும்.

2.17 ஒருங்கிணைந்த நகர வளர்ச்சித் திட்டம் (மாநில அரசு நிதி ஒதுக்கீடு).

2.17.1. இத்திட்டம், நெடுஞ்சாலைத்துறை மற்றும் சென்னை மாநகராட்சி ஆகியவற்றிடம் சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதியில் உள்ள தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட சாலைகளை மேம்படுத்துவதற்கு வகை செய்கிறது.

[1981 மார்ச் 31]

2.17.2. பின்வரும் பணிகள் இத் திட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன :—

1. சாலைகளை அகலப்படுத்தி பலப்படுத்துதல்—12.0 கிலோ மீட்டர் நீளம்.

(அ) பெரியார் சாலை (சென்ட்ரல் சந்திப்பிலிருந்து புதிய ஆவடி சந்திப்பு வரை).

(ஆ) அண்ணா சாலை (கத்திப்பாராவிலிருந்து விமான நிலையம் வரை).

(இ) புது ஆவடி சாலை (அண்ணா நகர் சந்திப்பிலிருந்து உள் வட்டச் சாலைவரை).

2.6. 3. கி. மீ. நீளத்திற்கு புதிய சாலைகள் மூன்று அமைத்தல்:—

(அ) வேளச்சேரி மாற்று வழிப் பாதை.

(ஆ) தரமணி இணைப்புச் சாலை.

(இ) அண்ணா நகர் மேற்கிலிருந்து அம்பத்தூர் தொழிற் பேட்டை வரை.

3. நான்கு புதிய பாலங்களை கட்டுதல் (கோட்டூர் புரத்தில் ஒன்றும் திருவொற்றியூர், பொன்னேரி, பஞ்செட்டி சாலையில் மூன்றும்.)

4. தற்போதுள்ள பாலங்களைத் திரும்பக்கட்டுதல் (சென்ட்ரல் ரயில் நிலையம் அருகில் ஒன்றும் ஆர். கே. மடம் சாலையில் ஒன்றும் மற்றும் மற்றுமொன்று தேசிய நெடுஞ்சாலை எண் 5-ல் 7/6 கி. மீ.ல்).

5. புற்றுநோய் நிலையம் அருகில் பக்கிங்காம் கால்வாயின் குறுக்கே உள்ள பாலத்தை அகலப்படுத்துதல்.

இவற்றில் ஒரு (அண்ணா நகர் மேற்குப் பகுதியிலிருந்து அம்பத்தூர் தொழிற் பேட்டைக்குச் செல்லும்) புதிய சாலை அமைப்புப்பணி முடிவு பெற்று விட்டது.

2.17.3. பின்வரும் பணிகள் முன்னேற்ற நிலையில் உள்ளன:—

(1) 12.0. கி.மீ. நீளத்திற்கான சாலைகளை அகலப்படுத்தி பலப்படுத்துதல்—மூன்று.

(2) 5.6. கி.மீ. நீளத்திற்கு புதிய சாலைகள் அமைத்தல்—இரண்டு.

1981 மார்ச் 31]

(3) அடையாறு புற்று நோய் நிலையம் அருகில் பக்கிங்காம் கால்வாயின் குறுக்கே உள்ள பாலத்தை அகலப் படுத்துதல்—
ஒன்று.

2.17.4. பின்வரும் பணிகள் தொடங்கப் பெற உள்ளன.
அவையாவும் ஒப்பந்தக்காரர்களிடம் ஒப்படைக்கப்படக் கூடிய நிலையில் உள்ளன :—

(1) நான்கு புதிய பாலங்கள் கட்டுதல்.

(2) தற்போது உள்ள மூன்று பாலங்களை திரும்பக் கட்டுதல்.

2.17.5 மார்ச் 1980 முடிய இத் திட்டத்தின்கீழ் ரூபாய் 55.60 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1980-81 இல் இத் திட்டத்திற்கு ரூ. 55.13 இலட்சம் செலவிடப்படும் என்று எதிர்பார்த்து அதற்கான ஒதுக்கீடு நிதி அறிக்கையில் வகை செய் ம்ப்பட்டுள்ளது. 1981-82 ஆம் ஆண்டிற்கு இத் திட்டத்தின்கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்ட பணிகளை முடிப்பதற்கென ரூ. 22.60 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

2.18. உலகத் தமிழ் மாநாட்டுப் பணிகள்.

2.18.1. ஜனவரி 1981 இல் மதுரையில் நடைபெற்ற உலகத் தமிழ் மாநாட்டிற்காக போக்குவரத்து வசதிக்கென மாநகராட்சிப் பகுதியிலுள்ள பல சாலைகள் மேம் பாட்டிற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டன. சாலை சுத்திப்புத் திடல்கள் பாதசாரிகள் அவற்றிற்கான கைப்பிடித் தடுப்பு வசதி போன்ற பல்வேறு வசதிகள் செய்யப்பட்டன. மேலும் சில சாலைகளில் நிழல் தரும் மரங்கள் நடப்பட்டு வளர்க்கப்பட்டன. இதன் விபரங்களை இணைப்பு 15-இல் காணலாம்.

2.19. ஆராய்ச்சி மற்றும் மேம்பாடுகள்..

2.19.1. ஆராய்ச்சி என்பது வளர்ச்சிப் பணிக்கு அடிப்படைத் தேவையாகும். சாலைகளை அமைப்பதற்கு ஆகும் செலவைக் குறைக்கவும் சாலைகளை அமைக்க உள் ன்ரிலேயே கிடைக்கக் கூடிய மூலப் பொருட்களைப் பயன்படுத்தவும் நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்தில் பல்வேறு திட்டங்கள் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன. மேலும் செலவில் குறைந்த சாலைகள் அமைக்க தகுந்த மற்றும் இடைநிலை சாலை தொழில் நுட்பத்தை உரு வாக்க ஆராய்ச்சிப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. இவ் வாராய்ச்சிகளின் பயனாக சாலை கட்டுமானப் பணிகளில் பெரு அளவிற்கு செலவு குறையும்,

[1981 மார்ச் 31]

2.19.2. 1980-81 ஆம் ஆண்டில் இத் திட்டத்தின் கீழ் ரூபாய் 13.50 இலட்சத்திற்கான ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டது. இவ்வாராய்ச்சிப் பணிகளில் முக்கியமாகக் குறிப்பிடப்பட வேண்டியது நெய்வேலி நிலக்கரியிலிருந்து சாலைக்குத் தேவைப்படும் தாரினை பிரித்தெடுத்துத் தயாரிக்க மேற்கொண்டுள்ள பணியாகும். இதற்கென மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள சோதனைச் சாலை குறிப்புகள் ஊக்கம் தருவதாய் உள்ளன. மேலும் ஆராய்ச்சிக்கென ஒரு மாதிரி எந்திரம் தயாரிக்கப்பட்டு நிறுவப்பட உள்ளது. 1980-81-ஆம் ஆண்டிற்கென ஆராய்ச்சி மற்றும் மேம்பாட்டிற்கென ரூ. 8.60 இலட்சமும் 1981-82 க்கு ரூபாய் 4.01 இலட்சமும் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. 1981-82 ஆம் ஆண்டில் ரூபாய் 5 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் பல பணிகளுக்காக ஒப்புதல் வழங்க முடிவு செய்யப்பட்டது. (விபரங்களை இணைப்பு 16-இல் காணலாம்.)

2.20. ஆய்வுப் பணிகள்.

2.20.1. மூன்று கோட்டங்களுடன் கூடிய சிறப்பு வட்டம் ஒன்று எல்லாப் பெருந் திட்டங்களைப் பற்றிய ஆய்வுப் பணிக்கும் விரிவான திட்டங்களையும் மதிப்பீடுகளையும் தயாரிக்கும் பணிக்கு பொறுப்பு வகிக்கின்றது. தேசிய நெடுஞ்சாலைகளைத் தவிர மாநிலத்திலுள்ள பாலப் பணிகள் முக்கிய சாலைப் பணிகள் அனைத்து குறித்தும் இவ்வட்டம் தொடக்க நிலையிலேயே விரிவாக ஆய்வு செய்து கள் விவரங்களைச் சேகரிக்கின்றது. இவை சரியான முறையில் திட்டங்களை வடிவமைப்பதற்கும் மதிப்பீடுகள் தயாரிப்பதற்கும் உதவுகின்றன. இத்துடன் அரசின் ஏனைய துறைகளான தொழில், மீனளம், வேளாண்மைத் துறை மற்றும் உள்ளாட்சி மன்றங்களின் பணிகள் குறித்த ஆய்வு திட்டங்கள் மதிப்பீடுகள் தயாரித்தல் ஆகிய பணிகளையும் இவ்வட்டம் மேற்கொள்கிறது.

2.21. வடிவமைப்பு.

2.21.1. முக்கிய பணிகளுக்கான வடிவமைப்புகளைத் தயாரிக்கும் பொறுப்பை இத்துறையில் உள்ள தனிச் சரகம் ஏற்கிறது. பெரிய பாலங்கள் மேம்பாலம், சுரங்கப் பாதை, நீண்ட விட்டமுள்ள முன்னரே வலுவேற்றப்பட்ட சிமிட்டிக் கற்கலவைக் கட்டுமானங்கள் போன்ற சிக்கலான கட்டுமானங்கள் ஆகியவற்றின் வடிவமைப்புகளைத் தயாரித்து தற்போதைய தொழில் நுட்ப உத்தியுடன் இணைக்கும் பணியில் இச்சரகம் பெரும்பாலும் ஈடுபடுகிறது. இதன் காரணமாக பணியை நிறைவேற்றுவதற்குச் சிக்கனமான சிறந்த வடிவமைப்புகள் கிடைக்கின்றன. வலுவற்றக் கட்டுமானங்களைக் கண்டறிந்து ஏற்கனவே உள்ள கட்டுமானத்தில் உள்ள குறைகளைப் போக்குவதற்கு அவசியமான செயற் குறிப்பைத் தயாரிக்கும் பணியையும் இச்சரகம் மேற்கொள்கிறது.

1981 மார்ச் 31]

2.22. போக்குவரத்து பொறியியல் நிர்வாகப் பிரிவு.

2.22.1. நமது நாட்டில் போக்குவரத்து பெருமளவிற்கு வளர்ந்துள்ளது. அதன் காரணமாகப் போக்குவரத்தும் போக்கு வரத்துப் பொறியியல் துறையும் மிகுந்த முக்கியத்துவம் அடைந்து வளர்ச்சியடைந்துள்ளது. சென்னையைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவு ஒன்றை மாநில அரசு ஏற்படுத்தியுள்ளது. இப்பிரிவு மேற்பார்வைப் பொறியாளரது தலைமையின் கீழ்ச் செயல்படுகின்றது. இவருக்குக் கோட்டப் பொறியாளர்கள் இருவர் உதவி புரிவர். இக் கோட்டங்களில் ஒன்று சென்னையிலும் மற்றொன்று திருச்சியிலும் உள்ளன. சென்னை மாநகரிலும் மற்றும் ஏனைய முக்கியமான நகரங்களிலும் போக்குவரத்து அடையாள விளக்குகளை அமைப்பதிலும் அவசியமாயிருக்குமிடங்களிலும் போக்குவரத்து தீவுத் திடல்களை ஏற்படுத்துவதிலும் போக்குவரத்து பாதுகாப்புடனும் முறையாகவும் செல்வதற்கு போக்குவரத்துப் பாதைகளை அமைப்பதிலும் சாலைகளின் போக்குவரத்துத் தாங்கும் திறனை உரிய அளவுக்கு உயர்த்துவதிலும் நிர்வாகப் பணியாளர்களுக்கு இப் பிரிவு ஆலோசனை நல்குகிறது.

2.23. தொழில் நுட்ப ஆய்வுப் பிரிவு.

2.23.1. நெடுஞ்சாலைகள் துறை ஒவ்வோராண்டும் ரூபாய் 40 கோடி முதல் ரூபாய் 50 கோடி வரை மதிப்புள்ள பணிகளை (சாலைகளும் பாலங்களும்) நிறைவேற்றுகின்றது. அத்தகைய பெரும் பணிகளை மேற்கொள்ள சரியான தரக்கட்டுப்பாடு தேவைப்படுகிறது. அத்தகைய முறையான தரக்கட்டுப்பாட்டைக் கொண்டுவர பிரிவு ஒன்று இத்துறையில் தலைமைப் பொறியாளரது கட்டுப்பாட்டின் கீழ் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட மதிப்பீடுகளை ஆய்வு செய்தல், தொழில் நுட்ப கண்ணோட்டத்தில் செய்யப்பட்ட ஏற்பாடுகள் போதுமானதா என்று ஐயமறத் தெளிதல், பணிகளை நிறைவேற்றுகையில் குறிப்பீடுகள் சரிவர செயல்படுத்தப்பட்டுள்ளனவா என்பதை உறுதிப்படுத்துவதற்காக பெரும் பணிகளை திடீரென்றும் திட்டமிட்டும் சென்று பார்வையிடுதல் ஆகிய பணிகளுக்கு இப் பிரிவு பொறுப்புள்ளதாகும். பணிகளை வடிவமைத்தல், நிறைவேற்றுதல் ஆகியவற்றில் தரத்தினை உயர்த்துவதற்கு இப்பிரிவு உதவுகிறது.

2.24. தமிழ்நாடு கட்டுமானப் பணிக்கழகம்.

2.24.1. அரசு மேற்கொள்ளும் பல்வேறு வகையான திட்டப் பணிகளைச் செவ்வனே ஏற்று அதனை நல்ல முறையிலும் குறித்த நேரத்திலும் செய்து முடிக்கக் கூடிய ஆற்றலும் அனுபவமும் போதிய தொழில் நுட்பத் திறமையும் உடைய ஒப்பந்தக்காரர்கள் முன்வருவது அரிதாக இருப்பது அரசின் அனுபவத்தில் தெரிய வந்தது. மேலும் சில இனங்களில் ஒப்பந்தக்காரர்கள் தங்களது

[1981 மார்ச் 31]

தொகையை மிக அதிகமாகத் தெரிவித்து பணிகளைக் குறித்த நேரத்தில் முடிப்பதற்கு ஆர்வம் காட்டாமல் தாமதப்படுத்தி வழக்குத் தொடர்ந்து தொல்லைகளைத் தந்து ஆக்க பணிகளுக்கு இடையூறு விளைவிக்கின்றனர்.

2.24.2. எனவே, இத்தகைய முன்னேற்றத்திற்குத் தடங்கல் விளைவிக்கக் கூடிய நிலைமைகளைத் தவிர்க்கத் தமிழக அரசாங்கம் தமிழ்நாடு மாநில கட்டுமானப் பணிக்கழகம் என்ற அமைப்பினை 1979-80 ஆம் ஆண்டில் 1956 ஆம் ஆண்டு கம்பெனிகள் சட்டத்தின் கீழ் நிறுவியது. இக் கழகம் 1980 ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரித் திங்கள் 9-ஆம் நாள் முதல் தன்னுடைய பணியினைத் துவங்கியது. இக்கழகத்தின் வரைமுறைகள் விரிவாக அமைக்கப்பட்டுள்ளதால் இக் கழகமானது எந்த விதமான கட்டுமானப் பணியையும் மேற்கொள்ள இயலும். இக்கழகம் அமைக்கப்படுவதனால் பின்வரும் பயன்கள் எதிர்பார்க்கப்படுகின்றன :—

1. அரசு கட்டுமான பணிக் கழகம் மேற்கொள்ளும் பணிகள் லாப நோக்குடன் அல்லாமல் சிறந்த தரமுள்ள பணியினை குறிப்பிட்ட காலத்திற்குள் செய்து முடிக்கும்.

2. இந் நிறுவனத்தில் சிறந்த அனுபவமும் உயர்ந்த கல்வித் தகுதியும் உடைய பொறியாளர்கள் இடம் பெறுவர்.

3. இந் நிறுவனம் குறிப்பிடும் தொகை நியாயமானதாக இருக்கும். மேலும் முதலில் குறைந்த தொகையைத் தெரிவித்துப் பின்னர் அதிக அளவிற்கு அதனை உயர்த்தும் செயலினை இந் நிறுவனம் செய்யாது.

4. இந் நிறுவனத்தில் நிதிப் பற்றாக்குறைக்கான வாய்ப்பு ஏற்படாது. அதனால் பணிகள் தடையின்றிச் செயல்படுத்தப்படும்.

5. இந் நிறுவனமானது சாதாரணமாக எவரும் முன்வராத பகுதிகளான இடங்களிலும் நேர்மையற்ற முறையிலே அதிகமான விலை கேட்கப்படும் இடங்களில் பணிகளை மேற்கொண்டு அவைகளை நியாயமான செலவிலும் குறித்த காலத்திலும் செய்து முடிக்கும்.

. மேலும் இந்த அரசு சார்புடைய நிறுவனம் ஒப்பந்தக் காரர்கள் மற்றும் கட்டுமான நிறுவனங்கள் கோரும் விகிதங்களுடன் போட்டியிடுவதால் இப்போட்டியானது ஒரு ஆரோக்கியமான வளர்ச்சிக்கு வழி வகுக்கும்.

2.24.3. இந் நிறுவனத்தின் அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ள மூலதனம் ரூபாய் 1.00 கோடியாகும். இதற்கென தமிழக அரசு முன்னோடியாக வழி வகைக்கென ரூபாய் 20.00 இலட்சம் வழங்கியுள்ளது.

1981 மார்ச் 31]

2.24.4. இந் நிறுவனத்தின் பதிவு செய்யப்பட்ட அலுவலகம் மதுரையில் உள்ளது.

2.24.5. இந் நிறுவனம் திறமை மிக்க பொறியாளர்களாலும் பெரும் பணிகளை ஏற்று நடத்திய சிறந்த அனுபவம் கொண்டவர்களாலும் நிர்வகிக்கப்படுகிறது.

2.24.6. தொடக்கத்தில் பொதுவாக ஏற்படும் பல தொல்லைகளுக்கு நடுவே இந்நிறுவனம் முதலாண்டின் துவக்கத்திலேயே அரசின் பல முக்கிய கட்டுமானப் பணிகளை மேற்கொண்டுள்ளது குறிப்பிடத்தக்கதொன்றாகும். இதற்கான விவரங்களை இணைப்பு 17-ல் காணலாம். இந்நிறுவனம் தொடங்கி ஓராண்டுடிற்குள்ளேயே பயன்தக்க நிறுவனம் என்பது நிரூபிப்புடன் இது ஒரு நியாயமான இலாபத்துடன் செயல்படுகிறது.

3. தேசிய நெடுஞ்சாலை.

3.1. தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பிரிவு 1971 ஆம் ஆண்டு செப்டம்பரில் ஏற்படுத்தப்பட்டுத் தனித் தலைமைப் பொறியாளர் ஒருவரின் கட்டுப்பாட்டின் கீழ் செயல்பட்டு வருகிறது. தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பிரிவு, தேசிய நெடுஞ்சாலைத் திட்டங்களையும் மத்திய சாலை நிதித் திட்டங்களையும் கவனித்து வருகிறது. தேசிய நெடுஞ்சாலைத் திட்டங்கள் மத்திய அரசுத் துறை திட்டங்களாகும். இவற்றிற்கு மத்திய அரசு முழு நிதி உதவி அளிக்கிறது.

3.2. மத்திய சாலை நிதியிலிருந்து நிதி உதவி கிடைக்கும் திட்டங்கள்.—

3.2.1. “மத்திய சாலை நிதி” காலம் கடந்து டோகாத் நிதியாகும். மோட்டார் எண்ணெய்க்கு லிட்டர் 1-க்கு 3.5 காசு வீதம் விதிக்கப்படும் சுங்க ஆயத் தீர்வையின் மூலம் இந்த நிதிக்கு வருவாய் கிடைக்கிறது. இம்மாதிரி கிடைக்கும் மொத்த வருவில் 80 சதவிகிதம் இத்திட்டத்தின்கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள பணிகளுக்காகும் செலவுகளைச் சரிக்கட்டுவதற்காக மாநில அரசுக்கு ஒதுக்கப்படுகிறது. 20 சதவிகிதத்தை “சேமத் தொகையாக” மத்திய அரசு வைத்து வருகிறது.

3.2.2. திருத்தி அமைக்கப்பட்ட முறையின்படி சாலைகள், பாலங்கள் அமைக்கும் பணிகளுக்கு குறைந்த முக்கியத்துவம் அளிக்கப்படுகிறது. ஆராய்ச்சித் திட்டங்கள், போக்குவரத்து ஆய்வுகள், பொருளாதார ஆய்வுகள், இளம் பொறியாளர் பயிற்சி திட்டம் ஆகிய பணிகளை மேற்சொள்வதற்கும் வாகனங்களில் வருவோர் தங்குவதற்கான விடுதிகள் போன்ற வழியோர வசதிகள் செய்து கொடுப்பதற்கும் அதிக முக்கியத்துவம் அளிக்கப்படுகிறது நாம் ஏற்கனவே ரூ. 143.30 இலட்சம் பெறுமா முள்ள ஆறு பணிகளுக்கான செயற் குறிப்புகளை அனுப்பியுள்ளோம். இவற்றிற்கு நம் மத்திய அரசின் ஒப்புதல் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

[1981 மார்ச் 31]

3.2.3. நான்காவது திட்டம்.—

3.2.3.1. மத்திய சாலை நிதித் திட்டப் பணிகளுக்காக நான்காம் திட்டக் காலத்தில் (14-1969-31-3-1974) ரூ. 224.10 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. நான்காம் திட்டக் காலத்தில் மத்திய சாலை நிதித் திட்டத்தின்கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்ட திட்டங்கள் யாவும், கீழ்க்கண்ட இரு பணிகள் தவிர, முடிந்து விட்டன :—

(1) வாணியம்பாடிக்கும் ஜாப்பராபாத்திற்கும் இடையே பாலாற்றின் குறுக்கே ஒரு மூழ்கு பாலம் கட்டுதல் மற்றும் வளத்திகமபண்டாவிற்கும் ஆந்திர மாநில எல்லைக்கும் செல்லும் சாலைகளை மேம்பாடு செய்தல் (ரூ. 65.23 இலட்சம்).

(அணுகு சாலையின் சிறு பகுதி நிலக் கையகப்படுத்தல் நீங்கலாக மற்ற எல்லா வேலைகளும் முடிந்து விட்டன.)

(2) வலுவிழந்த மற்றும் பழைய டாலங்களைச் சோதனைச் செய்ய ஒரு சோதனை வண்டி தயாரித்தல் (ரூ. 7.70 இலட்சம்).

(ரூ. 10 இலட்சத்திற்கு திருத்திய மதிப்பீடு மத்திய அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டு அதன் ஒப்புதல் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. சோதனை வண்டி செய்வதற்கு ஒப்பந்தம் செய்யப்பட்டுள்ளது. ஒரு பகுதி சாதனங்கள் பெறப்பட்டுள்ளன.)

3.2.4. ஐந்தாவது திட்டம்.—1—4—1974-லிருந்து 31—3—1978 வரை மற்றும் 1979 ஆவது ஆண்டு.)

3.2.4.1. ஐந்தாவது திட்டக் காலத்தில் ரூ. 252.80 இலட்சம் மத்திய அரசால் அனுமதி அளிக்கப்பட்டது. 13 பணிகளுக்கு இந்திய அரசு மூன்று நிலைகளில் அனுமதி அளித்தது. இவற்றுள் பாலாற்றின் குறுக்கே கிர்க்ககண்டிக்கு அருகில் தமிழ்நாடு மற்றும் கர்நாடக எல்லையில் பாலம் கட்டும் ஒரு பணிகர்நாடக மாநிலத்தால் செயலாக்கப்பட இருக்கிறது. இப்பணிக்கான செலவுகளை இரு மாநில அரசுகளும் சமமாக ஏற்க இருக்கின்றன. தமிழக அரசின் பங்கு செலுத்தப்பட்டுவிட்டது.

3.2.4.2. மீதமுள்ள பன்னிரண்டு பணிகளில் பதினொரு பணிகளுக்கு தொழில் நுட்ப ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டு விட்டது. எஞ்சிய ஒரு பணிக்கு மட்டும் தொழில் நுட்ப ஒப்புதல் அளிக்கப்பட வேண்டியுள்ளது.

1981 மார்ச் 31]

3.2.4.3. குருப கவுண்டன் ஜாகிர் மற்றும் வஞ்சிக் குழி வழியாக கிளக்காட்டிலிருந்து ரங்கப்பனூர் வரை ஜீப் செல்லும் பாதை அமைக்கு பணி ரூ. 53 இலட்சம் செலவில் இத்திய அரசினால் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு இப்பணி நெடுஞ்சாலைத் துறையினரால் மேற்கொள்ளப்பட்டு நடைபெற்று வருகிறது. ரூ. 65.00 இலட்சத்திற்கான திருத்திய மதிப்பீடு மத்திய அரசின் ஒப்புதல் எதிர்நோக்கி உள்ளது.

3.2.4.4. அருள்திரு கோதண்ட ராமசாமி கோவிலிலிருந்து தேசிய நெடுஞ்சாலை 49ஐ (மதுரை-தனுஷ்கோடி சாலை) இணைக்கும் சாலை அமைக்கும் பணியும், சித்தாலந்தூர் ஜெடார்பாளையம் சாலையில் ஒரு மூழ்கு பாலம் கட்டும் பணியும் முடிந்து விட்டன. பல்வேறு முன்னேற்ற நிலை எில் உள்ள மற்றப் பணிகளை இணைப்புகள் 18 மற்றும் 19-ல் காணலாம்.

3.2.4.5. மாநில அரசு மத்திய அரசின் பங்கிற்கு இணையாக தனது பங்கினைக் கொடுக்க முன்வருமேயானால், மத்திய சாலை சேம நிதியிலிருந்து ரூ. 35 இலட்சம் அளிக்க தன்னுடைய விருப்பத்தைத் தெரிவித்துள்ளது. நான்காம் ஐந்தாம் திட்டக் காலத்தில் (1969-லிருந்து 1979 வரை) நடக்கும் பணிகள் குறித்து கணிசமான அளவுக்குக் கூடுதல் செலவு ஏற்பட்டுள்ளதாகத் தெரிய வருகிறது. ஆறாவது திட்டக் காலத்தின் கடைசி இரண்டு ஆண்டுகளுக்கான (1983-84 மற்றும் 1984-85) உத்தேச ஒதுக்கீடு வரப்பெறாத நிலையில் 143.30 இலட்சம் ரூபாய் மதிப்பிற்கான ஆறு பணிகள் தேர்வு செய்யப்பட்டு இந்திய அரசின் ஒப்புதலுக்காக அனுப்பப்பட்டு உள்ளது. இவற்றிற்கான ஒப்புதல் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. மேலும் சில பணிகளுக்கான செயற்குறிப்பு மத்திய அரசின் ஒப்புதலுக்காக அனுப்பவேண்டி உள்ளது.

3.2.4.6. தமிழ்நாட்டில் ஒரு வட்டார ஆய்வுக் கூடம் ஒன்றை ஏற்படுத்துவதற்காக ரூ. 2.25 இலட்சத்தை மத்திய சாலை (சாதாரண) சேம நிதியிலிருந்து மான்யமாக மத்திய அரசு கொடுத்துள்ளது. மேலும் அந்த ஆய்வுக் கூடத்தில் கூடுதல் சாதனங்களை வாங்குவதன் மூலம் அதிலுள்ள வசதிகளைப் பெருக்குவதற்காக ரூ. 4 இலட்சத்தை மத்திய சாலை நிதி (சாதாரண) சேம நிதியிலிருந்து கொடுத்துள்ளதோடு, ஒவ்வொரு பணிக்கும் சரிசமமாக தொகையை ஒதுக்குமாறும் கேட்டுக் கொண்டுள்ளது.

3.2.4.7. கல்ராயன் மலைச் சாலை மேம்பாடு குறித்த செலவு உட்பட 1980-81 ஆண்டிற்கான திருத்திய மதிப்பீடு ரூ. 45.20 இலட்சம் ஆகும். 1981-82 ஆம் ஆண்டு வரவு செலவுத் திட்டமதிப்பீடு ரூ. 57.99 இலட்சமாகும்.

[1981 மார்ச் 31]

3.3. நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம்.

3.3.1. தமிழ்நாட்டில் உள்ள நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம் 1957-ல் நிறுவப்பட்டது. இது கடந்த 23 ஆண்டுகளாக நெடுஞ்சாலை மற்றும் கிராமப் பணித்துறை மற்றும் அண்டை மாநிலங்களின் தேவைகளை நிறைவேற்றி வந்துள்ளது. இது நமது நாட்டின் தெற்கு வட்டாரங்களில் வட்டார சோதனை மற்றும் ஆராய்ச்சி ஆய்வுக் கூட நிலைக்கு உயர்ந்துள்ளது. நெடுஞ்சாலைகள் மற்றும் பாலங்கள் பொறியியல் தொடர்பான துணைத் துறைகளில் ஆராய்ச்சி செய்து டாக்டர் பட்டம் பெற இதற்கு சென்னை பல்கலைக் கழகம் அங்கீகாரம் அளித்துள்ளது. இது போன்றே பேரறிஞர் அண்ணா பல்கலைக் கழகமும் அங்கீகாரம் அளித்துள்ளது. நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்தில் அதிகரித்து வரும் நடவடிக்கைகளுக்காக அரசு இரண்டு கோட்டப் பொறியாளர்களுக்கான ஒப்புதல் அளித்துள்ளது.

3.3.2. ஆராய்ச்சிக்காகவும், புதிய கருத்துக்கள் சாலை மேம்பாட்டு பணிகள், நவீன தொழில் நுட்ப உத்திகளையும் செய்முறைகளையும் பின்பற்றுதல், பல்வேறு மண் தரத்திற்கேற்ப நடைபாதைகள் அமைத்தல், போக்குவரத்து நிலைமைகள் ஆகியவற்றிற்கு சோதனை அடிப்படை தளமாக செயல்படுவதற்கும் சோதனைப் பாதை ஒன்று ரூ. 25 இலட்சத்தில் அமைக்கப்பட்டு வருகிறது.

3.3.3. பாலங்களின் பளு தாங்கும் திறன் சோதனை செய்வதற்காக 120 டன் செயல் திறன் கொண்ட ஒரு சோதனை வண்டியும் தயாரிக்கப்பட்டு வருகிறது. இச்சோதனை வண்டிக்கு 100 வழிகளில் செயல்புரியும் ஒரு கருவியை வங்கும் முயற்சியின் பெரும் பகுதி முடிந்தது.

3.3.4. அனுமதி அளிக்கப்பட்ட பணிகளில் நடைபெற்று வரும் பணிகள் குறித்த விவரங்கள் இணைப்பு 20-ல் விவரமாக தரப்பட்டுள்ளது.

4. வெள்ள நிவாரணப் பணிகள்.

4.1. புயலாலும் வெள்ளத்தாலும் சேதமடைந்த சாலைகளையும் கட்டுமானங்களையும் சீர்செய்வதற்காக 1977-78-ல் ஏற்படுத்தப்பட்ட தாலிமப் பொறியாளரையும், இரண்டு கோட்டங்களையும் கொண்டு தனிப் பணியாளர்களின் அமைப்பு 1979-ஆம் ஆண்டில் வெள்ளத்தால் பெருமளவிற்கு சேதமடைந்த வேளாசைகள் துரிதமாக சீர் செய்வதற்கும் புதிதாக எடுத்துக் கொள்ளப்பட்ட வெள்ளத் தடுப்பு வேலைகளை முடிப்பதற்கும் 1980 ஆம் ஆண்டு துவக்கத்திலேயே மேலும் 2 வட்டங்களையும் மற்றும் 10 கோட்டங்களையும் கொண்டு பலப்படுத்தப்பட்டது.

198 மார்ச் 5]

4.2. வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட சாலைகள், மதகுகள், பாலங்கள், சிறு பாசன ஏரிகள், கட்டிடங்கள் ஆகியவற்றைப் பழுது பார்ப்பது மட்டுமே அரசின் நோக்கமன்று. அவற்றை வலுப்படுத்தியும் சீரமைத்தும் ஏனைய முன்னெச்சரிக்கை-நடவடிக்கைகளையும் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்பதே அரசின் முக்கிய நோக்கமாகும். அவ்வாறு செய்வதால் இனிமேல் ஏற்படும் வெள்ளத்தாலும், புயலாலும், பெருஞ்சேதம் ஏற்பட்டால் அதைத் தடுக்கும் வகையில் எல்லாச் சாலைகளிலும் வெள்ள நீர் போதுமான அளவுக்கு வடிந்து செல்ல வழி வகைகள் இருக்கும். இதைக் கருத்தில் கொண்டு மண்ணரிப்பு, பள்ளங்கள் ஏற்படுவதைத் தடுக்கும் வகையில், தேவையான இடங்களில் தடுப்புச் சுவர்கள் கட்டும் மனியும் காட்டாற்று வெள்ளமும் மழை நீரும் சாலையைக் கடக்குமிடத்தில் மதகுகள் கட்டும் பணியும், கூடுதல் வடிகால்கள் அமைத்து பழைய நலிவுற்ற பாலங்களை மீண்டும் கட்டும் பணியும் ஏனைய பாதுகாப்புப் பணிகளும் முதற்கண் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

4.3. இவற்றுடன் இயற்கைச் சீற்றம் காரணமாக ஏற்பட்ட பெருந்துயர் துடைப்பு என்பது குறித்து மத்திய அரசின் பொதுக் கணக்குக் குழு கொடுத்துள்ள ஐந்தாம் அறிக்கையில் (1977-78) பரிந்துரைத்துள்ளபடி, துயர் துடைப்புப் பணிக்கென ஒதுக்கப் பட்ட நிதி கூடியவரை மிகவும் பலனுள்ள வகையில் செலவிடப் படுகிறது. துயர் துடைத்தல் மேலும் நிலையான நன்மை பயத்தல் என்னும் இவ்விரு நோக்கங்களையும் எய்தும் வகையில் நிதிப் பற்றாக்குறை காரணமாக நிறுத்தி வைக்கப்பட்ட பணிகளை மீண்டும் மேற்கொள்வதற்காக மேற்கூறிய நிதி செலவிடப்படுகிறது. இது இனிமேல் ஏற்படும் இயற்கைச் சீற்றத்தின் பாதகமான விளைவுகளை முழுவதுமாக அகற்றாவிட்டாலும் ஓரளவிற்குக் குறைக்கக்கூடும்.

4.4. வெள்ளத் தடுப்புப் பணிகளை விரைவில் முடிக்கும் பொருட்டு இத்துறை அதிகாரிகளுக்குப் பல கூடுதல் அதிகாரங்கள் வழங்கப்பட்டன. சில விதிகளும் தளர்த்தப்பட்டன.

4.5. மாவட்ட வாரியாக எடுத்துக் கொள்ளப்பட்ட வேலைகளின் எண்ணிக்கை, இவற்றில் முடிவு பெற்றவை மற்றும் நடைபெற்று வருபவை இவைகளின் புள்ளி விவரங்கள் இணைப்புகள் 21-32-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. முடிவு பெற்ற மற்றும் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்ற பெரும் பணிகளின் புள்ளி விவரங்கள் இணைப்புகள் 33-41-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. எஞ்சிய பணிகளைப் பூர்த்தி செய்ய ரூ. 319.33 இலட்சத்திற்கு ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டுள்ளது. 1980-81 க்கு உண்டான மாவட்ட வாரியான நிதி ஒதுக்கீடும், 31-12-1980 வரையிலான செலவுத் தொகையும் இணைப்பு 42-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

[1981 மார்ச் 3]

4.6. குறித்த காலத்தில் சிமென்ட் மற்றும் தார் கிடைக்கப் பெறாததாலும், பெட்ரோல் டீசல் இவைகளின் விலை இரண்டு மடங்கு அதிகரித்ததன் காரணமாக மதிப்பீட்டில் ஏற்பட்ட ஏற்றத்தாலும் சில வேலைகள் முடிக்கப்பெறாமல் 1981-82லும் தொடர்ந்து செய்ய வேண்டியதாக உள்ளது. எல்லா வேலைகளை முடிப்பதற்கும், கணக்குகளை சரி செய்வதற்கும் வெள்ள நிவாரணப் பணிகளுக்காக ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ள தற்போதைய தனிப் பணியாளர்கள் அமைப்பு மேலும் நீடிக்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

4.7. பருவக்கால வெள்ளத்தினாலும் மற்றும் புயலினாலும் ஏற்பட்டக்கூடிய நிலையை சுமாளிக்க, கருவிகளும் தளவாடங்களும் மேற் கொண்டு வாங்க ரூ. 17.74 இலட்சத்திற்கு ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

5. பாம்பன் பாலத் திட்டம்.

5.1. பெது

5.1.1. தமிழ்நாட்டில் இராமேஸ்வரம் தீவுக்குருகில் 49 ஆம் எண் தேசிய நெடுஞ்சாலையில் பாம்பன் ஜலசந்திக்கு குறுக்கே உயர் மட்ட சாலைப் பாலம் ஒன்றை ரூ. 532.87 இலட்சம் செலவில் கட்ட மத்திய அரசு, 1972 ஆம் ஆண்டு மார்ச்சுத் திங்களில் அனுமதி வழங்கியது. இந்தப் பாலத்திற்கு இரு பக்கங்களிலும் அனுகூல சாலைகளை அமைப்பதற்காகும் செலவு ரூ. 51.01 இலட்சமும் இதில் அடங்கும். இப்பாலம் தேசிய நெடுஞ்சாலையில் அமைவதால் மத்திய அரசு இப்பணிக்கு நிதியுதவி அளிப்பதுடன், செலவு முழுவதையும் தனது பொறுப்பில் ஏற்றுக் கொள்கிறது. மத்திய அரசின் சார்பில் மாநில அரசு, இப்பணியை நிறைவேற்றி வருகிறது. இயற்கையின் சீற்றங்களை எதிர்த்தும், உயர் மண் அதிகமாகப் படிந்திருக்கும் நிலையிலும் கடலின் குறுக்கே இப்பாலம் கட்டப்படுவதால் இந்தியாவில் இவ்வகைப் பாலங்களுள் இதுவே முதலாவதாகும்.

5.2. முக்கியக் கூறுகள்.

5.2.1. மேற் கொள்ள பாலத்தில் ஒவ்வொன்றும் 27.13 மீட்டர் அகலமுள்ள 76 கண்கள் உள்ளன. பாலத்தின் மத்தியில் கப்பல் போக்குவரத்து வசதிக்காக 115.21 மீட்டர் அகலமுள்ள ஒரு கண்ணும் அதன் இருபுறமும் ஒவ்வொன்றும் 68.50 மீட்டர் அகலமுள்ள இரு கண்களும் அமைந்துள்ளன. இப் பாலத்தில் மொத்தம் 79 கண்கள் உள்ளன. கப்பல் போக்குவரத்துக்காக மண்டபம் பக்கம் உள்ள கண்களில் 1 சதவீதம் சாய்வுடனும் பாம்பன் பக்கக் கண்களில் 2 சதவீத சாய்வுடனும் கப்பல் போக்குவரத்துக்காக உள்ள கண்களில் கீழ்மட்டம் கடல் பொங்கும் அலை உயர் மட்டத்திலிருந்து 17.68 மீட்டர் உயரத்தில் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அப்போதுதான் கப்பல்கள் அவ்வழியே எளிதாகக் கடக்க இயலும்.

1981 மார்ச் 31]

5.3. முக்கியபாலம்

5.3.1. மண்டபம், பாம்பன், பக்கங்களைச் சேர்ந்த அஸ்திவாரப் பணிகளும் சார்புச் சுவர்களும் 41 பாலத் தூண்களும் கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளன. இத்துடன், 8 பாலத் தூண்களுக்கான அடித்தளம் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. 7 பாலத் தூண்களுக்கான துணைக் கட்டுமானப் பணிகள் பல்வேறு நிலைகளில் உள்ளன. மண்டபம் பாம்பன் பக்கங்களில் நங்கூரம் பாலத் தூண்கள் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்து அடித்தளப் பணிகளும் பல்வேறு நிலைகளில் உள்ளன. முன்னரே அழுத்தப்பட்ட 45 கான்கிரீட் கம்பங்கள் வாரக்கப்பட்டு, அவற்றில் 20 கம்பங்கள் இறக்கப்பட்டுள்ளன. இந்நாள்வரை இப் பாலப் பணியில் அடைந்துள்ள சாதனை 36 சதவீதமாகும்.

5.3.2. ஒப்பந்தக்காரர் வேலை செய்வதை அடியோடு நிறுத்தி விட்டார். அநேக கால நீடிப்புகள் கொடுத்தும் வேலையை மேற்கொண்டு துவக்கவில்லை. ஒப்பந்தம் முழுவதுமாக ரத்து செய்யப்பட்டுள்ளது. மீண்டும் வேலையைத் துவக்க முன் அனுபவமுள்ள ஒப்பந்தக்காரர்களிடமிருந்து ஒப்பந்தங்கள் கோரத்தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகின்றது. ஒப்பந்த வேலைகளின் விவரங்கள் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளது. மீதி வேலையை பூர்த்தி செய்ய முடிவாக்கப்பட்ட ஒப்பந்த பட்டியலுக்கு மத்திய அரசின் ஒப்புதல் எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது.

5.4. அணுகு சாலைகள்.

5.4.1. பாலத்தின் இருபுறமும் உள்ள அணுகு சாலைகள் அமைக்கும் பணி பல்வேறு பகுதிகளாக பிரிக்கப்பட்டு பல ஒப்பந்தக்காரர்கள் மூலம் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றது. அநேக பகுதிகளில் தார் போடுதல் உட்பட சாலை அமைக்கும் பணி முடிக்கப்பட்டுள்ளது.

அணுகுசாலையில் உள்ள மீதமுள்ள வேலைகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

5.5. செலவு விவரங்கள்.

5.5.1. 1981 ஜனவரித் திங்கள் 31 ஆம் நாள் வரை செலவிடப்பட்ட மொத்த தொகை ரூ. 453.95 இலட்சம். 1981-82-க்கு கோரப்பட்ட நிதி ஒதுக்கீடு ரூ. 75.00 இலட்சம் ஆகும்.

[1981 மார்ச் 31]

5.6. பொருளாதார பல மாநில முக்கியத்துவம் வாய்ந்த திட்டம்.

5.6.1. பொருளாதார பல மாநில முக்கியத்துவம் வாய்ந்த சாலைகளை அமைத்து பாலங்களை கட்டி அவற்றை மேம்படுத்தும் திட்டத்திற்கு இந்திய அரசு நிதியுதவி அளிக்கிறது. இது, மத்திய அரசு பொறுப்பேற்கும் திட்டமாகும். இத்திட்டத்தின் கீழ் குறிப்பிட்ட பணிகளுக்கு மட்டுமே மத்திய அரசு ஒப்புதல் அளிக்கிறது. பன் மாநில சாலைப் பாலங்கள் குறித்த பணிகளுக்காக மத்திய அரசு முழுக் கடனுதவி அளிக்கிறது. பொருளாதார முக்கியத்துவம் வாய்ந்த சாலைப் பாலப் பணிகளுக்காகும் செலவினைமத்திய அரசும், மாநில அரசும் சரிசமமாக ஏற்கின்றன.

5.6.2. கீழ்க்காணும் வகையைச் சேர்ந்த சாலைப் பால வேலைகள், இத்திட்டத்தின் கீழ் பரிசீலிக்கப்படுவதற்குத் தகுதியுடையவையாகும். (i) போக்குவரத்து அவசியமாயிருக்கிற பல மாநிலச் சாலைகள்; (ii) அண்மைக்காலத்திற்குள் இருப்புப் பாதைகள் அமைக்க முடியாத புதிய பகுதிகளில் புறப்பகுதிகளை இணைக்கும் சாலைகள், பாலங்கள்; (iii) அதிகமான கனிவளம் மலைத் தோட்டம் மிக்க மலைப் பகுதிகளிலும், சமவெளிப் பகுதிகளிலும் விரைவான பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு முக்கியமாக உதவக்கூடிய சாலைகளும் பாலங்களும்.

5.7. சாதனைகள்.

5.7.1. நான்காம் திட்டக்காலத்தில் கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலையில் ரூ. 401.20 இலட்சம் செலவில் 38 பாலங்கள் கட்ட மத்திய அரசு ஒப்புதல் அளித்தது. அப்பணிகளுக்காக ரூ. 261.00 இலட்சம் கடனாகவியும் அளித்துள்ளது. இப்பணிகள் முடிக்கப்பட்டுவிட்டன. இத்துடன் ஐந்தாம் திட்டக் காலத்தில் (1974-79) பொருளாதார பல மாநில முக்கியத்துவம் வாய்ந்த திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 60.00 இலட்சம் செலவில் இரண்டு பணிகளை மேற் கொள்ள மத்திய அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. இப்பணிகள் முடிக்கப்பட்டுவிட்டன. மேற்சொன்ன பணிகளுடன் “திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டத்தில் மணப்பாறை — துறையூர் சாலையில் முசிறியையும் குளித்தலையையும் இணைத்து” காவிரி ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலத்தைக் (பெரியார் பாலம்) கட்டும் பணியும் இத்திட்டத்தின் கீழ் மேற் கொள்ளப்பட்டு முடிக்கப்பட்டுள்ளது. நான்காம் ஐந்தாம் திட்டத்தின் பணிகளின் கீழ் பொருளாதார பன் மாநில முக்கியத்துவம் வாய்ந்த திட்டத்தில் இப்பணியைச் சேர்த்துக்கொள்ளும்படி மத்திய அரசுக்குப் பரிந்துரைக்கப்பட்டது. ஆனால் மத்திய அரசு, இதற்கு ஒப்புதல் அளிக்கவில்லை. எனவே இப் பணி மாநில நிதியைக் கொண்டு நிறைவேற்றப்பட்டது.

5.7.2. மேற் சொன்ன பெரியார் பாலத்தில் மின் வசதி ஏற்படுத்த அரசு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. ஒப்பந்தம் முடிவு செய்யப்பட்டபின் இப்பணியை நிறைவேற்றுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

(பத்தி 2.1.1.-ஐக் காண்க)

1980-81ஆம் ஆண்டில் தேசிய நெடுஞ்சாலையின் (நகர்ப்புறம்) கீழ் அனுதிமதிக்கப்பட்ட பணிகளின் பட்டியல்.

தொடர் எண்ணும்
மாவட்டமும்.

பணியின் பெயர்

மதிப்பீடு.

(ரூபாய்
இலட்சத்தில்.)

(1)

(2)

(3)

1 வட ஆற்காடு

.. இராணிப்பேட்டை நகராட்சி எல்லையிலுள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலை 46. கிருஷ்ணகிரி-இராணிப்பேட்டை சாலையில் மேம்பாட்டுப் பணிகள் உட்பட நடைபாதை அமைத்தலும், சீர்படுத்தலும் (142/8—144/4 கிலோ மீட்டர்).

0.70

2 வட ஆற்காடு

.. இராணிப்பேட்டை நகராட்சி எல்லையிலுள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலை 4. சென்னை-சித்தூர்-பெங்களூர் சாலையில் மேம்பாட்டுப் பணிகள் உட்பட நடைபாதை அமைத்தலும், சீர்படுத்தலும் (111/2—115/0 கிலோ மீட்டர்).

1.50

3 திருச்சிராப்பள்ளி

.. திருச்சிராப்பள்ளி நகராட்சி எல்லையிலுள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலை 45. சென்னை-திருச்சிராப்பள்ளி-திண்டுக்கல் சாலைகளில் மேம்பாட்டுப் பணிகள் உட்பட நடைபாதை அமைத்தலும், சரிபடுத்தலும் (322/0—323/4 கிலோ மீட்டர்).

3.40

பணியின் பெயர்.

மதிப்பீடு.

(ரூபாய்
இலட்சத்தில்.)

(3)

(1)

(2)

2.25

4 கோயம்புத்தூர்

...

சிங்காநல்லூர் நகராட்சி எல்லையிலுள்ள தேசிய
நெடுஞ்சாலை 47. சேலம்-கொச்சி சாலையில்
மேம்பாட்டுப் பணிகள் உட்பட நடைபாதை அமைத்
தலும், சீர்படுத்தலும் (151/0—154/2 கிலோ மீட்டர்).

5 கோயம்புத்தூர்

...

கோயம்புத்தூர் நகராட்சி எல்லையிலுள்ள தேசிய
நெடுஞ்சாலை 47. சேலம்-கொச்சி சாலையில்
மேம்பாட்டுப் பணிகள் உட்பட நடைபாதை அமைத்
தலும், சீர்படுத்தலும் (154/2—160/6 கிலோ மீட்டர்).

6 சேலம்

..

...

சேலம் நகராட்சி எல்லையிலுள்ள தேசிய நெடுஞ்
சாலை 47. சேலம்-கொச்சி சாலையில் மேம்பாட்டுப்
பணிகள் உட்பட நடைபாதை அமைத்தலும்,
சீர்படுத்தலும் (0/0—0/35 கிலோ மீட்டர்.)

0.38

மொத்தம் ..

10.93

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இணைப்பு 2.
1981-82 ஆம் ஆண்டில் மேற்கொள்ளப்பட உள்ள பணிகள்.
(பத்தி 2.1.2.-ஐப் பார்க்கவும்)

தேசிய நெடுஞ்சாலை (நகர்ப்புறம்)

பணியின் பெயர்.

மதிப்பீடு.

(ரூபாய்
இலட்சத்தில்.)

தொடர் எண்ணும்,
மாவட்டமும்.

(1)

(2)

(3)

1 செங்கல்பட்டு	xx	செங்கல்பட்டு நகராட்சி எல்லையிலுள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலை 45-ல் சென்னை-திருச்சிராப்பள்ளி-திண்டுக்கல் சாலையில் கிலோ மீட்டர் 54/4-58/8வரை மேம்பாடு செய்தல்.	3.75
2 செங்கல்பட்டு	xx	செங்கல்பட்டு நகராட்சி எல்லையில் தேசிய நெடுஞ்சாலை 45-ல் சென்னை-திருச்சிராப்பள்ளி-திண்டுக்கல் சாலையில் கிலோ மீட்டர் 26/2-4வரை சரக்கு பேருந்துகளுக்கான சாலை ஒதுக்கம் அமைத்தல்.	3.50
3 வட ஆற்காடு	xx	ஆம்பூர் நகரியப் பகுதியில் தேசிய நெடுஞ்சாலை 46-ல் கிலோ மீட்டர் 68/8-ல் ஒரு பாலம் கட்டுதல்.	10.00
4 தென்னாற்காடு	xx	திண்டிவனம் நகராட்சிப் பகுதியில் தேசிய நெடுஞ்சாலை 45-ல் சென்னை-திருச்சிராப்பள்ளி-திண்டுக்கல் நெடுஞ்சாலையில் கிலோ மீட்டர் 23/4-ல் உள்ள பாலத்தைப் புதுப்பித்தல்.	2.50

மதிப்பீடு.

(ரூபாய்
இலட்சத்தில்.)

(3)

பணியின் பெயர்.

(2)

(1)

தொடர் எண்ணும்
மாவட்டமும்.

5 இராமநாதபுரம்

௨௨

விருதுநகர் நகரியப் பகுதியில் தேசிய நெடுஞ்சாலை
7-ல் காசி-கன்னியாகுமரி சாலையில் கிலோ மீட்டர்
42/4-45/6வரை சாலையில் மேம்பாட்டுப் பணிகள்
செய்திட.

1.50

6 திருநெல்வேலி

௨௩

பாளையங்கோட்டை நகரியப் பகுதியில் தேசிய
நெடுஞ்சாலை 7-ல் காசி-கன்னியாகுமரி சாலையில்
கிலோ மீட்டர் 0/0-2/2வரை சாலையை அகலப்படுத்தி
மேம்பாடு செய்தல்.

3.75

மொத்தம் ..

25.00

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இணைப்பு 3.

(பத்தி 2.2.1.1.-ஐப் பார்க்கவும்.)

மாநில நெடுஞ்சாலைகள்.

பணியின் பெயர்.

மதிப்பீடு.

(ரூபாய்
இலட்சத்தில்.)

(1)

(2)

(3)

₹26.00

9.50

60.00

22.50

218.00

மொத்தம் ..

தொடர் எண்ணும்,
மாவட்டமும்.

1 வட ஆற்காடு

.. காட்பாடி இரயில் நிலையம் அருகில், கடலூர்-சித்தூர்
சாலையில் கிலோ மீட்டர் 1950-ல் உள்ள இரயில்வே
மேம்பாலத்தைப் புதுப்பித்தல்.

2 தென்னாற்காடு

.. சேலம்-உளுத்தூர்பேட்டை சாலையில் கிலோ மீட்டர்
76/4-ல் உள்ள பாலத்தை புதுப்பித்தல்.

3 இராமநாதபுரம்

.. பெரம்பலூர்-மானாமதுரை சாலையில் கிலோ மீட்டர்
227/8-ல் குறுக்கிடும் வையையாற்றின் குறுக்கேயுள்ள
பலவீனமான பாலத்தைப் புதுப்பித்தல்.

4 பெரியார்

.. கோவை-சத்தி-சாம்பராஜ் நகர் சாலையில் கிலோ மீட்டர்
69/4-ல் ஒரு பாலம் கட்டுதல்.

(பத்தி 2.2.1.1.ஐக் காண்க.)

1981-82-க்கான பாகம் II பெயற்குறிப்புகள்.

மாநில நெடுஞ்சாலைகள்.

பணியின் பெயர்.

மதிப்பீடு.

(ரூபாய்
இலட்சத்தில்.)

(1)

(2)

(3)

1 கோயம்புத்தூர் ..	கோயம்புத்தூர்-திண்டுக்கல் சாலையில் கிலோ மீட்டர் 82/8-ல் அமராவதி ஆற்றின் குறுக்கே உள்ள இரும்புப் பாலத்தை புதிதாகக் கட்டுதல்.	35.00
2 தஞ்சாவூர் ..	நாகப்பட்டினம்-கூடலூர்-மைசூர் சாலையில் கிலோ மீட்டர் 72/2-ல் உள்ள வளைவுப் பாலத்தை புதிதாகக் கட்டுதல்.	11.00
3 தென்னாற்காடு ..	சேலம்-உளுந்தூர்பேட்டை சாலையில் கிலோ மீட்டர் 82/2-ல் உள்ள பாலத்தைப் புதிதாகக் கட்டுதல்.	8.00
4 தென்னாற்காடு ..	சேலம்-உளுந்தூர்பேட்டை சாலையில் கிலோ மீட்டர் 92/10-ல் உள்ள பாலத்தை புதிதாகக் கட்டுதல்.	6.00

மொத்தம் ..

60.00

இணைப்புகள்

1981 மார்ச் 31

(பத்தி 2.2.2.3-ஐப் பார்க்கவும்.)

மாவட்டப் பெருஞ் சாலைகள்.

பணியின் பெயர்.

மதிப்பீடு.

தொடர் எண்ணும்
மாவட்டமும்.(ரூபாய்
இலட்சத்தில்.)

இணைப்புகள்

169

1981 மார்ச் 31]

(1)

(2)

(3)

1 மதுரை	பழநி-தேக்கந் தோட்டம் சாலையில் கி.மீ. 2/4-ல் உள்ள பாலத்தைப் புதுப்பித்தல்.	3.00
2 மதுரை	கோவை-திண்டுக்கல் சாலையிலிருந்து கி.மீ. 102/4-ல் பிரிந்து பழநி-தேக்கந் தோட்டம் சாலையில் கி.மீ. 2/6-ல் சேரும் விதத்தில், பழநி நகருக்கு 3/6 கி.மீ. நீளமுள்ள ஒதுக்குப் பாதை அமைத்திட தேவைப்படும் நிலத்தினை கையகப்படுத்த.	6.00
3 இராமநாதபுரம் ..	தேவிப்பட்டினம்-திருப்பாவைக்குடி சாலையை கி.மீ. 0/6-6/9வரை மேம்பாடு செய்தல்.	9.00
4 கோயம்புத்தூர் ..	திருப்பூர்-மேட்டுப்பாளையம் சாலையில் கி.மீ. 7/6-ல் உள்ள நல்லாற்றில் உள்ள பாலத்தைப் புதுப்பித்தல்.	13.50
5 கோயம்புத்தூர் ..	பொள்ளாச்சி-வால்பாறை சாலையில் கி.மீ. 5/10-ல் உப்பாற்றில் ஓர் உயர்மட்டப் பாலம் கட்டுதல்.	5.50

இணைப்பு 5—தொடர்ச்சி.

(பத்தி 2.2.2.2-ஐப் பார்க்கவும்.)

மாவட்டப் பெருஞ் சாலைகள்—தொடர்ச்சி.

பணியின் பெயர்.

மதிப்பீடு
(ரூபாய்
(லட்சத்தில்.)

(1)

(2)

(3)

6 கோயம்புத்தூர் ..	பொள்ளாச்சி-வரல்பாறை சாலையில் கி.மீ. 8/4-ல் ஓர் உயர்மட்டப் பாலம் கட்டுதல்.	2.40
7 பெரியார் ..	ஈரோடு-பெருந்துறை சாலையில் கி.மீ. 5/4-லிருந்து ஈரோடு சத்தி சாலைக்கு கி.மீ. 6/2வரை ஈரோடு நகரத்திற்கு ஓர் ஒதுக்குப் பாதை அமைத்தல்.	29.50
8 பெரியார் ..	தாராபுரம் ஒதுக்குப் பாதை	27.00
9 தர்மபுரி ..	கிருஷ்ணகிரி—இராயக்கோட்டா சாலையில் கி.மீ. 20/4-ல் ஓர் பாலம் கட்டுதல்.	6.00

மொத்தம் ..

101.90

இணைப்புகள்

[1981 மார்ச் 31]

இணைப்பு 6.
(பத்தி 2.2.2.3-ஐப் பார்க்கவும்).

1981-82 பாகம் II—செயற்குறிப்புகள்.

மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள்.

தொடர் எண்ணும்
மாவட்டமும்.

பணியின் பெயர்.

மதிப்பீடு.

(ரூபாய்
இலட்சத்தில்.)

(1)

(2)

(3)

1 செங்கல்பட்டு	சென்னை-மகாபலிபுரம் சாலையில் ஒரு பாலம் கட்டுதல்.	கி. மீ. 19/10-ல்	30.00
2 தஞ்சாவூர்	பாப்பானாடு-முதுக்கூர்-பெருகவளர்ந்தான் சாலையில் கி. மீ. 24/8-ல் பாமினியாற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டுதல்.		30.00
3 கன்னியாகுமரி	நாகர்கோவில்-ராமஜக்தாமங்கலம்-கொளஞ்சல் சாலையில், கி. மீ. 16/2-ல் மணவாளக்குறிச்சிப் பாலத்தைப் புதிதாகக் கட்டுதல்.		25.00
4 சேலம்	மல்லிக்கரை-தம்மாப்பட்டி சாலையில் கி. மீ. 16/0-ல் சுவேதா ஆற்றின் குறுக்கே உள்ள உயர் மட்டப் பாலத்தைப் புதிதாகக் கட்டுதல்.		15.00

இணைப்பு 6—தொடர்ச்சி.

(பத்தி 2.2.2.3-ஐப் பார்க்கவும்)

மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள்—தொடர்ச்சி.

பணியின் பெயர்.

மதிப்பீடு.

(ரூபாய்

இலட்சத்தில்.)

(1)

(2)

(3)

5 பெரியார்	ஈரோடு-பவானி சாலையில் கி. மீ. 3/4-ல் ஒரு உயர் மட்டப் பாலம் கட்டுதல்.	22.00
6 தென்னாற்காடு	பழைய கடலூர்-சிதம்பரம் சாலையில் பி. முத்தலூர் அருகே கி. மீ. 35/6-ல் வெள்ளாற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டுதல்.	43.00
7 மதுரை	டி. மேட்டுப்பட்டியிலிருந்து சக்களத்துமேட்டு வரை மலைச் சாலை அமைத்தல்.	60.00
8 வடாற்காடு	ஆம்பூர்-சத்கூர் சாலையில் கி. மீ. 1/4-6-ல் ஆம்பூர் அருகே பாலாற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டுதல்.	73.75
9 மதுரை	கொம்பையிலிருந்து ராமக்கால் மேட்டுவரை சாலை அமைத்தல்.	70.00
10 திருநெல்வேலி	வீரவநல்லூர்-முக்கூடல் இடையில் தாமிரவருணி ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டுதல்.	25.00

மொத்தம் ..

3,93.75

இணைப்புகள்

1981 மார்ச் 31

இணைப்பு 7.

(பத்தி 2-2-3-1-ஐப் பார்க்கவும்.)

இதர மாவட்டச் சாலைகள்.

தொடர் எண்ணும்
மாவட்டமும்.

பணியின் பெயர்.

மதிப்பீடு
(ரூபாய்
இலட்சத்தில்)

(1)

(2)

(3)

1	திருச்சிராப்பள்ளி	சென்னை—திருச்சிராப்பள்ளி—திண்டுக்கல் நெடுஞ் சாலையிலிருந்து கி.மீ. 314/4-ல் பிரிந்து செல்லும் காவேரி இடது கரை சாலையான திருவானைக்காவல்—கல்லணை சாலையில் கி. மீ. 2/0—14/2 வரை அகலப் படுத்தி சீரமைத்தல்.	32-00
2	திருச்சிராப்பள்ளி	திருவரங்கம் அருகில், மாம்பழச்சாலை அருகில் புதிதாக கட்டப்பட்டுள்ள காவேரிப் பாலத்திலிருந்து பிரிந்து செல்லும் காவேரி இடது கரை சாலையை மேம்பாடு செய்தல்.	10-00
3	மதுரை	அய்யலூர்—கடலூர் சாலையை கி. மீ. 0/0 — 8/8 வரை மேம்பாடு செய்தல்.	4-80
4	இராமநாதபுரம்	அபிராமம்—வீரசோழம் சாலையை 12 கி. மீ. நீளத் திற்கு மேம்பாடு செய்து கி.மீ. 2/8-ல் குறுக்கிடும் கிருதமால் ஆற்றின் குறுக்கே ஓர் மூழ்குப் பாலம் கட்டுதல்.	20-00

தொடர் எண்ணும்
மாவட்டமும்.

மதிப்பீடு,
(ரூபாய்
இலட்சத்தில்.)

174

இணைப்புகள்

1981 மார்ச் 31

(1)	(2)	(3)
5 இராமநாதபுரம் ..	பெருநள்ளியிலிருந்து உச்சிநத்தம் வழியாக சூரங்குடி செல்லும் சாலையை கி. மீ. 0/0—15/0 வரை மேம்பாடு செய்தும், தேவைப்படும் இடங்களில் வடிகால் வசதியும் செய்வது உள்ளிட்டு.	32.50
6 திருநெல்வேலி ==	அம்பாசமுத்திரம் பாப்பாக்குடி சாலையில் கி. மீ. 5/10-ல் குறுக்கிடும் கடானா ஆற்றின் குறுக்கே ஓர் பாலமும், கி. மீ. 8/8-ல் குறுக்கிடும் வெளவ்வால் ஓடையின் குறுக்கே ஓர் பாலமும் கட்டுதல்.	45.00
7 கோயம்புத்தூர் ...	புஜங்சனூர்—மேட்டுப்பாளையம் சாலையில் கி. மீ. 1/10, கி. மீ. 3/2 ஆகிய இடங்களில் பாலங்கள் கட்டுதல்.	27.00
8 செங்கல்பட்டு ==	மங்கலம்—பட்டிக்காடு சாலையில் 27 இடங்களில் சிறு பாலங்கள் கட்டுதல்.	6.00
	மொத்தம் ..	1,77.30

(நட்ச 8.5.3.1-இல் வழங்குக)

இணைப்பு 1

இணைப்பு 8.

(பத்தி 2.2.3.1-ஐப் பார்க்கவும்.)

1981-82 ஆம் ஆண்டுக்கான இரண்டாம் பாக செயற் குறிப்புகள்.

இதர மாவட்டச் சாலைகள்.

தொடர் எண்ணும்,
மாவட்டமும்.

பணியின் பெயர்.

மதிப்பீடு

(ரூபாய்
இலட்சத்தில்.)

(1)

(2)

(3)

1 செங்கல்பட்டு	.. திருவேலங்காடு ர. நி. கண்ணம்மா சத்திரம் சாலையில் கி. மீ. 12/1-ல் குசஸ்தலை ஆற்றின் குறுக்கே மூழ்கு பாலம் கட்டுதல்.	26.00
2 தென் ஆற்காடு	.. ஆனைக்காரன்சத்திரம், மணிக்கொல்லை சாலையில் கி. மீ. 0/0—8/6 வரை தார்சாலையாக்கி மேம்பாடு செய்து வடிகால் வசதி வேலைகள் செய்தல்.	16.00
3 தஞ்சாவூர்	.. வேளச்சேரி வெள்ளக்குடி விழல் கோட்டகம் சீதாம்பூர் சாலையில் கி. மீ. 1/6 ல் கொரையார் குறுக்கே தற்போதுள்ள வண்டி, மற்றும் நடைபாதை பாலத்தை மாற்றுதல்.	13.00
4 புதுக்கோட்டை	.. விராலிமலை - கலமாவூர் சாலையில் கி. மீ. 10/8-ல் உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	6.00

தொடர் எண்ணும்
மாவட்டமும்.

பணியின் பெயர்.

மதிப்பீடு.

(ரூபாய்

இலட்சத்தில்.)

176

(1)

(2)

(3)

5 சேலம் ..	..	அயோத்தியாப்பட்டணம் பேலூர் சாலையில் 19/4-ல் வசிஷ்டா நதி குறுக்கே ஒரு மூழ்கு பாலம் கட்டுதல்.	கி. மீ. 14.00
6 கோயம்புத்தூர் ..	..	குறிச்சி நாச்சியார்பாளையம் சாலையில் கி. மீ. 6/6-ல் உயர் மட்டப் பாலம் கட்டுதல்.	15.00
7 தஞ்சாவூர் ..	..	வெள்ளச்சேரியிலிருந்து வெள்ளக்குடி—விழல் கோட்டகம் சிதாம்பூர் சாலையை (ராஜபையன் சாவடி) கி.மீ. 0/0—7/6-ல் மேம்பாடு செய்தல்.	21.10
8 தஞ்சாவூர் ..	..	பூவானூர் சட்டியிலிருந்து சத்தரம் பாமின்யார் குறுக்கே தற்போதுள்ள சாலையில் நடைபாதை பாலத்தை மாற்றுதல்.	9.00

மொத்தம் ..

120.10

இணைப்புகள்

1981 மார்ச் 31

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1981-83-இல் செலவு செய்யப்பட்ட பணம் ரூபாய் 120.10

(நிதி 5.5.3.1-இல் பட்டியலிடப்பட்டது)

ஆணையர்

(பத்தி 2-234-1-ஐப் பார்க்கவும்.)

பிற சாலைகள் திட்டத்தின் கீழ் நடைபெற்று வரும் பணிகளின் விபரம்.

தொடர் எண்ணும்
மாவட்டமும்.

பணியின் பெயர்.

மதிப்பீடு

(ரூபாய்
இலட்சத்தில்).

(1)

(2)

(3)

1	தஞ்சாவூர்	—	திருக்கண்ணமங்கை—ஆம்மையப்பன் சாலையில் கி.மீ. 1/5-ல் குறுக்கிடும் ஓடம்போக்கி ஆற்றின் குறுக்கே ஓர் பாலம் கட்டி சாலையை மேம்பாடு செய்தல்.	8.25
2	தென் ஆற்காடு	—	கருங்குழி—கள்ளக்குறிச்சி சாலையில் கி. மீ. 1/4-ல் குறுக்கிடும் செங்காஸ் ஓடையின் குறுக்கே ஓர் பாலம் கட்டுதல்.	3.00
3	ஊர்	—	காட்டுமன்னார் கோவில் ஊராட்சி ஒன்றியத்திலுள்ள மணியா ஆதார்--நத்தமலை சாலையை மேம்படுத்துதல்.	2.25
4	ஊர்	—	திருக்கோவிலூர்—கடலூர் சாலையிலிருந்து கி.மீ. 57/8-லிருந்து பிரிந்து செல்லும் 1/0 கி. மீ. நீளமுள்ள தி. புதுப்பாளையம் சாலையை மேம்பாடு செய்து, இரங்கையா கால்வாயில் ஓர் பாலம் கட்டுதல்.	2.50

5	மதுரை	..	..	திருமங்கலம் ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் திருமங்கலம்— வீருசங்குளம் சாலையில் விடாதினாள் அருகில் கி.மீ. 1/4-ல் ஓர் பாலம் கட்டுதல்.	3.00
6	சேலம்	..	..	பழையபாளையம்—சின்னப்பன் பட்டி சாலையில் கி.மீ. 1/4-ல் ஓர் தரை மட்டத் தாம்போகி கட்டுதல்.	2.00
7	மதுரை	..	..	கட்டநாயக்கன்பட்டி—பூமலைக்குடிச் சாலையில் கி.மீ. 0/4-ல் கண்ணுள்ள தாம்போகி கட்டுதல், கி. மீ. 0/10-ல் இரு சிறு பாலங்கள் கட்டுதல், சாலையை கி.மீ. 0/0—1/2 வரை மேம்பாடு செய்தல் ஆகிய பணிகளைச் செய்தல்.	1.70
8	தஞ்சாவூர்	..	..	பட்டுக்கோட்டை ஊராட்சி ஒன்றியத்தில், நட்டு சாலையிலிருந்து வேடன்கோவில் வழியாக திருவரங்குறிச்சி செல்லும் சாலையை மேம்பாடு செய்தல்.	14.00
9	ஷே	..	..	அம்பலப்பட்டியிலிருந்து, செம்பலூர் எட்டிப்புலிக் காடு வழியாக சேந்தன்காடு செல்லும் சாலையை (கி.மீ. 0/0—9/4 மேம்படுத்தல் மற்றும் கிரகரம் பயம் வரை கி.மீ. 0/0—2/4 வரை இணைப்புச் சாலை அமைத்தல்).	24.50
10	வட ஆற்காடு	..	..	மாமண்டூர் சாலையில் கி.மீ. 0/0—0/6-ல் ஓர் உயர் மட்ட தாம்போகி கட்டல், மற்றும், சின்ன சித் தாஞ்சி சாலையில் கி.மீ. 1/2-ல் ஓர் தாம்போகியும், வேகமங்கலம்—மாமண்டூர் சாலைகளை இணைக்கும் சாலையை கி.மீ. 0/0—1/7வரை மேம்பாடு செய்தல் மற்றும் மாமண்டூரிலிருந்து கரிமேடு வரை கி.மீ. 0/0—1/0 புதிய சாலை அமைத்தல், மற்றும் வேகமங்கலம்—மாமண்டூர், கரிவேடு—சின்ன சித்தாஞ்சி சாலைகளை மேம்பாடு செய்தல் ஆகிய பணிகளை செய்தல்.	10.00

(பத்தி 2.2.4.1.-ஐப் பார்க்கவும்.)

பாகம் II—1981-82க்கான செயற் குறிப்புகள்.

பிறசாலைகள் திட்டம்.

பணியின் பெயர்.

மதிப்பு.

(ரூபாய்
இலட்சத்தில்.)

(3)

12.00

20.00

15.00

12.00

12.00

1981 மார்ச் 31]

இணைப்புகள்

179

தொடர் எண்ணும்,
மாவட்டமும்.

(1)

(2)

1 தென் ஆற்காடு ..

சின்னசேலம்—கொக்கையூர் சாலையில் கி.மீ. 2/6-ல்
வசிஷ்டா ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டுதல்
(சின்ன சேலம் ஒன்றியம்.)

2 மதுரை மாவட்டம்.

கூடலூர்—புளியங்குடி சாலையில் கி.மீ. 3/6-ல் காஞ்சி
மரத்துறையில் பெரியாற்றின் குறுக்கே ஒரு உயர்
மட்டப் பாலம் கட்டுதல் (கம்பம் ஊராட்சி ஒன்றியம்).

3 ஷே

கண்டமனூர்—அம்பாசமுத்திரம் இடையில் வைகை ஆற்றின்
குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டுதல்.

4 தர்மபுரி மாவட்டம்.

உப்பார்பட்டி கோவிந்தபுரம் (வழி) பம்யனூர் கொம்மா
பட்டி சாலையில் கி.மீ. 1/2-ல் பம்பாறு குறுக்கே ஒரு
தாம்போகி கட்டுதல்.5 கோயம்புத்தூர்
மாவட்டம்வேட்டைகாரன்புதூர்—உப்பார் சாலையில் உப்பார் ஆற்றில்
கி.மீ. 4/0-ல் ஒரு உயர் மட்டம் பாலம் கட்டுதல்.

சேலம் / ..	..	பீடநாய்கன்பாளையம்—களிச்சட்டியூர் சாலையில் கி.மீ. 10/0-ல் வசிஷ்டா ஆற்றின் குறுக்கே தரைமட்டப் பாலம் கட்டுதல் (ஊராட்சிச் சாலை.)	10.00
7 தஞ்சாவூர்	..	நன்னிலம்—மனத்தகுடி சாலையில் கி.மீ. 6/2-ல் திருமலை ராயன் ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டுதல்.	10.00
8 திருநெல்வேலி	..	வீரவநல்லூர்—அழகப்பப்புரம் சாலையில் கி.மீ. 7/2-ல் ஒரு தாம்போகி கட்டுதல்.	5.00
9 புதுக்கோட்டை	..	மெய்வயல் வெட்டனூர் சாலையை மேம்பாடு செய்தல் ..	4.00
10 சேலம் ..	..	இருகனூர்—ஊத்துப்பாளையம் சாலையில் கி.மீ. 0/0 4/6வரை மேம்பாடு செய்தல்.	5.50
11 சேலம் மாவட்டம்.		கொளத்தூர் அந்தியூர் சாலையில் சவுரிபாளையம் அருகே காக்காயன் கட்டு ஓடையில் ஒரு பாலம் கட்டுதல்.	10.00
12 திருநெல்வேலி	..	தாமிரவரணி ஆற்றின் குறுக்கே கோபாலசமுத்திரம் அருகில் ஒரு பாலம் கட்டுதல்.	25.00
13 தாமநாதபுரம்	—	பெரம்பலூர்—மானாமதுரை சாலையில் கி.மீ. 231/4 லிருந்து வேலூர் வரை சாலை அமைத்து மேம்பாடு செய்தல் மற்றும் ஒரு பாலம் கட்டுதல்.	8.45
14 சேலம் —	—	பாலமலைக் குன்றுகளில் செட்டியூரிலிருந்து சித்தேசுவரன் கோயில்வரை சாலையை அமைத்தலும் மேம்படுத்தலும்.	120.00
15 கோயம்புத்தூர்	—	பெருமாள்புதூர் கம்ப கவுண்டன்துறை சாலையை மேம்படுத்தலும் கி.மீ. 0/9, 4/6 மற்றும் 5/2-ல் பாலங்கள் கட்டுதலும் வடிகால் வசதி அமைத்தலும்.	36.00

மொத்தம் ..

3,04.95

இணைப்பு 11.

(பத்தி 2.4.3.-ஐப் பார்க்கவும்)

1981-82 ஆம் ஆண்டுக்கான பாகம் II திட்டம்.

எண். 4. கருவிகளும், தளவாடங்களும்

ரூபாய்

விவரம்.

அளவு.

விலை.

கொடை.

இலட்சத்தில். இலட்சத்தில்.

தொடர்
எண்.

1981 மார்ச் 31]

இணைப்புகள்

181

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	கனரகசாலை உருளைகள் 8—10	16	..	32.00
2	லாரிகள் ..	6	..	12.00
3	தார் உருக்கி	40	..	6.00

		மொத்தம் ..		50.00

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இணைப்பு 12.

(பத்தி 2.5.4.-ஐப் பார்க்கவும்.)

நடத்தேறிவரும் பணிகள்.

பணியின் பெயர்.

செலவு
(ரூபாய்
இலட்சத்தில்)
நிர்வாக
ஒப்புதல்/
தொழில்
நுட்ப
ஒப்புதல்.

குறிப்புரைகள்.

(1)

(2)

(3)

1 மாயூரம்—முத்துப்பேட்டை 41/8 கி.மீ-ல் மேம்பாலம்	சாலையில் கட்டுதல்.	40.00 40.00	அணுகுச்சாலைகள் போடப்பட்டு வருகின்றன. தார்பரத்தில் பணி நீங்கலாக மற்ற பணிகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன.
2 நாகப்பட்டினம்—கோயம்புத்தூர்— கூடலூர் சாலையில் 22/6 கி.மீ. தூரத்தில் மேம்பாலம் கட்டுதல்.		50.00 55.00	அணுகுச் சாலைகள் போடப்பட்டு வருகின்றன. இரயில்வே பகுதியில் ரேலை நடைபெற்று வருகிறது.
3 சென்னை—திருத்தணி 85/6 கி.மீ.-ல் சுரங்கப்பாதை ஒன்று கட்டுதல்.	சாலையில் சுரங்கப்பாதை	18.00 19.00	அணுகுச் சாலைகள் போடப்பட்டு வருகின்றன. இரயில்வே பகுதியில் பணி இன்னமும் தொடங்கப்படவில்லை. இப் பணிக்கு ரூ. 31.60 இலட்சத்திற்கான திருத்தப்பட்ட நிர்வாக ஒப்புதல், பரிசீலனையில் உள்ளது.

இணைப்பு—12-ன் தொடர்ச்சி.

1. ஒப்புதலளிக்கப்பட்டு நிறைவேற்றுவதற்காக எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டிய பணிகள்.—

பணியின் பெயர்.

செலவு
(ரூபாய்
இலட்சத்தில்)
நிர்வாக
ஒப்புதல்/
தொழில் நுட்ப
ஒப்புதல்.

குறிப்புரைகள்.

(1)

(2)

(3)

1 மதுரை-அருப்புக்கோட்டை சாலையில்
1/6 கி. மீட்டரில் மேம்பாலம் கட்டு
தல்.

35.00

38.50

இரயில்வே துறையுடன் கலந்தாலோ
சிக்கப்பட்டு வருகின்றது. இப்பணி
விரைவில் தொடங்கப்படும். இத்
திட்டத்திற்கு ரூ. 83.29 இலட்சத்திற்
கான திருத்திய மதிப்பீடு பரிசீல
னையில் உள்ளது.

2 சென்னை-கும்பகோணம்-தஞ்சாவூர்
சாலையில் 176/10 கிலோ மீட்டரில்
பண்ணுட்டியில் மேம்பாலம் கட்டுதல்.

25.00

இரயில்வே துறையின் கணிப்பின்படி
இவ்விடத்தில் 1 லட்சம் வாகனப்
போக்குவரத்து இல்லாமையால் இப்
பணியை இன்னமும் இரயில்வே.
தனது திட்டத்தில் சேர்க்கவில்லை
இத்திட்டம் 25,000 போக்கு
வரத்தினை ஆடிப்படையாக
வைத்திருந்த சமயத்தில் ஒப்பு
கொள்ளப்பட்டது.

இணைப்புகள்

[1981 மார்ச் 32]

183

தொடர் எண்ணிம்
மாவட்டமும்.

பணியின் பெயர்.

மதிப்பீடு.

(ரூபாய்
இலட்சத்தில்.)

(3)

(1)

(2)

3 கடலூர்-சித்தூர் சாலையில் திருவடிக்கு
அருகே 21.6 கி. மீட்டரில் மேம்
பாலம் ஒன்றைக் கட்டுதல்.

25.00

ஷே

4 மதுரை மாநகராட்சி எல்லைக்குள் 7-ம்
எண் தேசிய நெடுஞ்சாலையில்
தத்தனேரி அருகே 438/6 கிலோ
மீட்டரில் மேம்பாலம் ஒன்றைக்
கட்டுதல்.

60.00

இரயில்வே துறை இப்பணியை இன்ன
மும் தனது திட்டத்தில் சேர்க்க
வில்லை. இதனைமேற் கொள்ள
இரயில்வேயுடன் முயலிடப்பட்ட
ள்ளது.

5 திண்டுக்கல் வட்டாணம் சாலையில்
நாகல் நகர் நகராட்சி எல்லைக்குள்
2/4 கிலோ மீட்டரில் மேம்பாலம்
ஒன்றைக் கட்டுதல்.

30.00

இத்திட்டம். போக்குவரத்து எண்
ணிக்கை 25,000 என்பதனை அடிப்
படையாக கொண்டிருந்த சமயம்
ஒப்புதலளிக்கப்பட்டது. ஆனால்
தற்போது போக்குவரத்து எண்
ணிக்கை 1 லட்சத்திற்கு குறை
வாக உள்ளதால் இரயில்வே இத
னை தனது திட்டத்தில் சேர்க்க
வில்லை.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1981 மார்ச் 1]

இணைப்புகள்

6 உளுந்துர்பேட்டை-சேலம் சாலையில்
தேவியாக்குறிச்சிக்கு அருகே மேல்
பாலம் ஒன்றைக் கட்டுதல்.

30.00

ஐ

7 சென்னை-கும்பகோணம்-தஞ்சாவூர்
சாலையில் பாபநாசத்திற்கு மேற்கே
சுந்தரபெருமாள் கோவிலுக்கு
அருகில் 279/8 கிலோ மீட்டரில் மேம்
பாலம் ஒன்றைக் கட்டுதல்.

20.00

அணுகுச் சாலைகளுக்கான ரூ. 22.00
லட்சத்திற்கான மதிப்பீடு இரயில்
வேயின் ஒப்புதலுக்கு அனுப்பப்
பட்டுள்ளது. இது இரயில்வேயின்
தொடர்பில் உள்ளது. சமமான ஒப்
பந்தத்தின் பின்னர் இப்பணி
இரயில்வேயின் திட்டத்தில் சேர்க்கப்
படும்.

8 சென்னை-கும்பகோணம் -- தஞ்சாவூர்
சாலையில் பாபநாசத்திற்கு மேற்கே
சுந்தரபெருமாள் கோவிலுக்கு
அருகில் 282/4 கிலோ மீட்டரில்
மேம்பாலம் ஒன்றைக் கட்டுதல்.

20.00

இப்பணி இன்னமும் இரயில்வேயின்
திட்டத்தில் சேர்த்துக்கொள்ளப்பட
வில்லை.

9 தூத்துக்குடி—திருநெல்வேலி—செங்
கோட்டை-கொல்லம் சாலையில்
97/8 கிலோ மீட்டரில் மேம்பாலம்
ஒன்றைக் கட்டுதல்.

15.00

இவ்விடத்தில் போக்குவரத்து எண்
ணிக்கை 1 லட்சத்திற்கு குறை
வாக உள்ளதால் இரயில்வே இப்
பணியை தனது திட்டத்தில் சேர்க்க
வில்லை.

10 இராணிப்பேட்டை-கிருஷ்ணகிரி சாலை
யில் வேலூர் எல்லையில் 116/8-10
கிலோ மீட்டரில் மேம்பாலம்
ஒன்றைக் கட்டுதல்.

50.00

இப்பணியை இரயில்வேயின் திட்டத்தில்
சேர்த்துக்கொள்ள கேட்டுக் கொள்
ளப்பட்டுள்ளது.

11 திருச்சி-நாமக்கல் சாலையில் பிச்சாண்
டார் தேவியுக்கு அருகில் மேம்
பாலம் ஒன்றைக் கட்டுதல்.

15.

இப்பணி ஆய்வில் உள்ளது.

பணியின் பெயர்.

செலவு
(ரூபாய்
இலட்சத்தில்)
நிர்வாக

குறிப்புரைகள்.

ஒப்புதல்
தொழில் நுட்ப
ஒப்புதல்.

(1)

(2)

(3)

12 திருச்சி-புதுக்கோட்டை சாலையில்,
திருச்சி சந்திப்பின் அருகிலுள்ள
பாலத்தை அகலப்படுத்துதல்.

5.25 இப்பணி குறித்து இரயில்வேயுடன்
கடிதத் தொடர்பு நடைபெற்று
வருகிறது. இப்பணிக்கு பொது
வான அமைப்பு இரயில்வேயிடம்
இருந்து எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

13 காட்பாடி இரயில் நிலையம் அருகில்,
காட்பாடியில் பாலத்தை புதுப்
பித்தல்.

1,26.00 இத்திட்டம் 1980-81 இரண்டாம்
பகுதித் திட்டத்தின்கீழ் ஒப்புதல்
அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இப்பணிக்கு
கான பொதுவான அமைப்பு
இரயில்வேயிடமிருந்து எதிர்பார்க்கப்
படுகிறது.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இணைப்புகள்

1981 மார்ச் 31]

(பத்தி 2.6.1.ஐக் காண்க.)

பழங்குடியினர் நலத் துணைத் திட்டம்.
முடிவுற்ற வேலைகள் மற்றும் எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டிய வேலைகள்.

தொடர் எண்ணும்,
பழங்குடியினர் பகுதியும்.

பணியின் பெயர்.

குறிப்புரை.

(1)

I. பச்சைமலைக் குன்றுகள்
(சேலம் மாவட்டம்).

(2)

(1) ஓடைக்காடு புதூரிலிருந்து
செங்காட்டுப்பட்டி மேல்பகுதி
வரை சாலையமைத்தல்.

(3)

வேலை முடிவு பெற்றவை.

II. ஜவ்வாது மலைகள் (உட
ஆற்காடு மாவட்டம்).

(2) நாட்பரம் பள்ளியிலிருந்து
புதூர்நாடு வரையுள்ள சாலையை
மேம்படுத்துதல்.

ஷே

III. அறனாத்துமலை (சேலம்
மாவட்டம்).

(3) புழுதிக்குட்டையிலிருந்து
அறனாத்துமலைச்சாலை வரை
சாலை அமைத்தலும் மேம்
படுத்துதலும்.

பணிகள் துண்கப்பட
வேண்டியவைகள்.

IV. சித்தேரி மலைகள் (தரும
புரி மாவட்டம்.)

(4) ஹெரூரிலிருந்து வலையூர்
செங்கும்பட்டி வழியாக
சித்தரிகலசபாடி வரையிலுள்ள
சாலையை மேம்படுத்துதல்.

ஷே

இணைப்பு—13-ன் தொடர்ச்சி.

(பத்தி 2.6.1-ஐக் காண்க.)

பழங்குடியினர் நலத் துணைத் திட்டம்.
முடிவுற்ற வேலைகள் மற்றும் எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டிய வேலைகள்—தொடர்ச்சி

தொடர் எண்ணும்
பழங்குடியினர் பகுதியும்.

(1)

V. கொல்லிமலைகள் (சேலம்
மாவட்டம்).

பணியின் பெயர்.

(2)

குறிப்புரை.

(3)

(5) தென்னாற்காடு-வெலப்பூர்
சாலைடை மேம்படுத்துதல்.

பணிகள் துவங்கப்பட
வேண்டியவை.

(6) சேலக்காடு முதல் குளிவளவூர்
வரையுள்ள சாலையை மேம்
படுத்துதல்.

ஷே

(7) குளிவளவூர் முதல் ஓடைக்காடு
வரையுள்ள சாலையை மேம்
படுத்துதல்.

ஷே

(8) கோட்டசேருகுப்பம் சாலையில் எடுத்துக்கொள்ளப்பட
6.00 கி. மீட்டரினிருந்து 10.50 வேண்டிய பணிகள்.
கி.மீ. வரையுள்ள சாலையை
மேம்படுத்துதல். இவ்விடத்திலும்
0/0-6/0 என்ற இடத்திலும்
செய்யப்படும் குறுக்கு வடிகால்
(C. D.) பணிகள் உட்பட

VI. ஏற்காடு மலைகள் (சேலம்
மாவட்டம்.)

(9) பட்டியாடி முதல் வள்ளூர் வரையிலுள்ள சாலையை மேம்படுத்துதல்.

(10) தென் ஆற்காடு மாவட்டம் வரை சாலை அமைத்தல்.

(11) சோபனபுரம் மேல் பகுதியிலிருந்து செங்காட்டுப்பட்டி பகுதி வரையுள்ள சாலையை மேம்படுத்துதல் (தரைப்பாலங்கள் உட்பட).

(12) செங்காட்டுப்பட்டி மலைக்காட்டுச்சாலையை மேம்படுத்துதல்.

ஷே 8.00

ஷே 2.00

54.20

55.00

30

11.5

2

3.00

3.00

3.00

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

(1981-82-இல் நடந்தது)

செவ்வாய்-14

VII. கல்ராயன் மலைகள் (தென் ஆற்காடு மாவட்டம்.)

VIII. பச்சை மலைகள் (திருச்சி ராப்பள்ளி மாவட்டம்).

(பத்தி 2—12.1-ஐப் பார்க்கவும்.)

மலைப்பகுதி மேம்பாடு திட்டம் வனப்பகுதி சாலைகள்

தொடர் எண்ணும்,
பணியின் விபரமும்.நிர்வாக
ஒப்புதல்.திருத்தப்
பட்ட
நி.ஒ.

நிலைமை.

(1)	(2)	(3)	(4)
1 ஆனைக்கட்டி-சிறூர் சாலையை கி. மீ. 0/0-7/2 வரை மேம்பாடு செய்தல்.	15.00	24.00	நடைபெற்று வருகிறது.
2 முடிமண்ட சந்திப்பிலிருந்து முக்குறுத்தி, ஏரியின் மேற்கு கரை வழியாக செல்லும் சாலையை மேம்பாடு செய்தல்.	15.00	24.50	ஷே
3 நீலகிரி உச்சிக்குச் செல்லும் மலைப்பாதையை மேம்படுத்தல்.	7.00	10.90	ஷே
	37.00	59.40	
4 கல்லம்பாளையம் தெங்குமராட்டா சாலையை மேம்பாடு செய்தல்.	40.00		ஆய்வில் உள்ளது.
5 தாய்ஸ்கோலா-கொரகுண்டா சாலையை மேம்பாடு செய்தல்.	50.00		ஷே
6 சிகூர் (வாழைத் தோட்டம்) ஆனைக்கட்டி சாலையை மேம்பாடு செய்தல்.	100.00		
	1,90.00		ஷே

இணைப்பு—15.
(பத்தி 2.18.1-ஐப் பார்க்கவும்.)
உலகத் தமிழ் மாநாட்டுப் பணிகள்.

தொடர் எண்ணும்,
பணியின் விபரமும்.

வேலையின்
எண்ணிக்கை.

தொகை.
(இலட்சத்தில்).

(1)

(2)

(3)

1 அரசு சாலைகளை மேம்பாடு செய்தல்	11 (27.20 கி.மீ. நளம்.)	25.90
2 போக்குவரத்து மேம்பாடுகள்	11	8.00
3 மர வளர்ப்பு	2 பகுதிகள் (13.60 கி.மீ.)	2.00
4 மதுரை மாநகராட்சி சாலைப் பணிகள்—		
(அ) முதல் கட்டம்	47 (23.50 கி.மீ. நளம்.)	90.00
(ஆ) இரண்டாம் கட்டம் நடைபாதை	30 43 (15 கி.மீ.)	75.00
(இ) மூன்றாம் கட்டம்	1 (1.5 கி.மீ.)	6.00
5 ஊராட்சி சாலைகள்	2	3.00

2,09.90

இணைப்பு—16

(பத்தி 2.19.2.-ஐப் பார்க்கவும்).

பாகம் II, 1981-82 க்கான செயற்குறிப்பு

ஆராய்ச்சி மற்றும் அபிவிருத்தி.

(1) மண்டல சோதனைச் சாலைகள்—மண்டல சோதனைச்
(க) சாலைகளுக்குக் கூடுதல் தேவைக் கருவிகள்—

(அ) தஞ்சாவூரில் மண்டலச் சோதனைச் சாலை	1.25
(ஆ) மதுரையில் மண்டலச் சோதனைச் சாலை	1.25
(இ) சேலத்தில் மண்டலச் சோதனைச் சாலை	1.25
(ஈ) திருநெல்வேலியில் மண்டலச் சோதனைச் சாலை	1.25
மொத்தம்	5.00
(இலட்சங்கள்.)	

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இணைப்பு—17.

(பத்தி 2.24.6.-ஐப் பார்க்கவும்.)

தமிழ்நாடு மாநில கட்டுமானக் கழகம் மேற்கொண்டுள்ள பணிகளின் தொகுப்பு

(ரூபாய்
இலட்சத்தில்.)

1. கட்டிடங்கள்—

(அ) மறைமலை நகரில் உலக வங்கி உதவியுடன் சுற்றுப்புற நகரத்தியப் பணி ..	21.00
(ஆ) கட்டிட திட்டங்கள்	54.00
(இ) சுற்றுலாப் பகுதி	22.00
(ஈ) விவசாயப் பகுதி	4.00
(உ) தொழில் மற்றும் தொழிலாளர் நலம்	7.00
(ஊ) கல்விக் கூடங்கள்	5.00
(எ) மதுரையில் வணிக வரி அலுவலகக் கட்டிடம்	40.00
மொத்தம்	1,53.00

4. பாலங்கள்—

(அ) தேசிய நெடுஞ்சாலையில் 81.00

(ஆ) மாநில சாலைகளில் 24.00

3. சாலைப் பணிகள்—

(அ) மலைச் சாலைகள் 48.00

(ஆ) தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் 53.00

(இ) இதர சாலைகள் 33.00

4. நீர்ப் பாசனம்:—

(அ) உலக வங்கி உதவியுடன் 16.00

5. மதுரை குடிசைப் பகுதிகளின் சுகாதார வசதிகள் 32.00

மொத்தம் 4,40.00

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

I. முடிக்கப்பட்ட பணிகள்—

(ரூபாய்
இலட்சத்தில்.)

1 கொடைக்கானலை பழனியுடன் இணைக்க லாஸ் மலைப்பாதையிலிருந்து ஒரு மலைப்பாதை அமைத்தல்.	1,25.00
2 பண்ணைப்பட்டி—பாச்சலூர் சாலையில் உள்ள அதலூரில் இருந்து தண்டிக்குடி மலைச்சாலையில் கிலோ மீட்டர் 12/0-இல் இணையும் சாலை அமைத்தல்.	33.60
3 பாச்சலூரிலிருந்து வடசாட்டிற்கும் ஒட்டன்சத்திரத்திற்கும் சாலை அமைத்தல்.	44.00
4 போளூர் செங்கம் சாலையில் மைல் 29/6-இல் செய்யாற்றின் குறுக்கே பாலம் கட்டுதல்.	10.70
5 எமனேஸ்வரம்-நைனார்கோவில் சாலையில் மைல் 0/8—7/5 கற்பரப்பி மேம்பாடு செய்து தார்ச்சாலையமைத்து சிறு பாலங்கள் கட்டுதல்.	5.20
6 கெரள்ளேகால் செல்லும் பாலையம் சாலையில் கிலோ மீட்டர் 34/0 —39/6 கற்பரப்பி மேம்பாடு செய்து தார்ச்சாலை அமைத்தல்.	13.20
7 கோவளத்திற்கு அருகில் உள்ள கடற்கழியில் ஒரு பாலம் அமைத்தல்	25.00

8	வைகையாற்றின் குறுக்கே இடைக்காட்டீரில் ஒரு மூழ்கு பாலம் கட்டுதல்	...	13.78
9	அச்சிரப்பாக்கம்-வந்தவாசிச் சாலையில் கிலோ மீட்டர் 46/4-இல் நதியின் குறுக்கே பாலம் கட்டுதல்.	சுக ..	6.50
10	கைகலத்தூர்-பெரிய வடகரைச் சாலையில் மைல் 7/3-இல் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டுதல்.		6.12
11	அரவக்குறிச்சி-சின்ன தாராபுரம் சாலையில் கிலோ மீட்டர் 3/2-இல் இராசாபுரம் அருகில் அமராவதி ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு மூழ்கு பாலம் கட்டுதல்.		13.20
12	சென்னை-பழவேற்காடு சாலையில் மைல் 23/5-6 இல் பொன்னேரி அருகே ஆரணியாற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டுதல்.		20.03
13	கரவலூர் கோவில்பாளையம் சாலையில் சிறு பாலங்கள் கட்டுதல்		3.52

II. நடைபெற்றுவரும் பணிகள்—

1	வளத்திகமபந்தாவிிற்கும் ஆந்திரா மாநில எல்லைக்கும் செல்லும் சாலைகள் மேற்கொள்ளப்படும். மேம்பாட்டுப் பணிகள் உட்பட வாணியம்பாடிக்கும் ஜாப்பராபாத்திற்கும் இடையே பாலாற்றின் குறுக்கே தரைப்பாலம் ஒன்றைக் கட்டுதல்.	65.23
2	வலுவிழந்த பழைய பாலங்களைச் சோதனையிடுவதற்கு ஒரு சோதனை வண்டி தயாரித்தல்.	7.70

இணைப்பு 19.

(பத்தி 3. 2. 4.4 ஐக் காண்க.)

ஐந்தாவது திட்டம் மத்திய சாலை நிதிப் பணிகள் 1974—1978.

I. முடிக்கப்பட்ட பணிகள்—

- 1 இராமேஸ்வரம் தீவில் அருள்மிகு கோதண்டராமசாமி கோயிலை மதுரை-தனுஷ்கோடி சாலையுடன் இணைக்கும் சாலை அமைத்தல்.

(ரூபாய்
இலட்சத்தில்.)

நி.ஓ. 8.00

தொ.ஓ. 8.47

II. நடைபெற்றுவரும் பணிகள்—

- 1 பென்னகரம் பெரும்பாலைச்சாலையில் கிலோ மீட்டர் 34/2-இல் தொடர்பையாற்றின் குறுக்கே ஒரு உயர்மட்டப் பாலம் கட்டுதல்.

நி.ஓ. 14.50

தொ.ஓ. 7.727

- 2 சித்தாலந்தூர்-ஜேடார்பாளையம் சாலையில் மூழ்கு பாலம் ஒன்றைக் கட்டுதல்.

நி.ஓ. 16.80

- 3 திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் பாளையங்கோட்டை-நாகலாபுரம் சாலையில் சீவலப்பேரிக்கு அருகே கிலோ மீட்டர் 11/8 இல் தாமிரவருணி ஆற்றுக்குக் குறுக்கே ஒரு தரைப் பாலம் கட்டுதல்.

தொ.ஓ. 2.876

நி.ஓ. 20.50

தொ.ஓ. 22.55

- 4 வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் பாணாவரம்-சேந்தமங்கலம் சாலையில் நெமிலி கிராமத்தின் அருகே கிலோ மீட்டர் 16/10-இல் இருந்து 17/2 வரை ஒரு தரைப்பாலம் கட்டுதல்.

நி.ஓ. 8.00

தொ.ஓ. 8.80

5 நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்தில் சோதனை அடிப்படையில் சாலை அமைத்தல்.

நி.ஒ. 22.00

தொ.ஒ. 22.00

6 ஆரிய கவுண்டன் ஜாகிரிலுள்ள கீழ்க்காட்டை குருபகவுண்டன் ஜாகிரி வழியாக ரங்கப்பலூருடன் இணைப்பதற்கு ஜீப் செல்வதற்குரிய பாதை அமைத்தல். (கல்ராயன்மலை)

.. நி.ஒ. 53.00

தொ.ஒ. 53.00

7 ஆர்.கே. பேட்டை-பள்ளிப்பேட்டை சாலையில் கிலோ மீட்டர் 17/7 விருந்து 18/4 வரை குசஸ்தலை ஆற்றுக்குக் குறுக்கே மூழ்கு பாலம் கட்டுதல்.

நி.ஒ. 27.00

தொ.ஒ. 29.27

8 இராமநாதபுரம் புதுக்கோட்டை மாவட்டத்தில் முத்துப் பேட்டை-மிமிசல் சாலையில் 49/7 கிலோ மீட்டரில் மிமிசலுக்கு அருகே பாம்பாறு ஆற்றுக்குக் குறுக்கேயுள்ள பாலத்தினை உறையூர் திருப்புவன வாசல் ஆகியவற்றுடன் இணைப்பதற்கு இணைப்புச் சாலை அமைத்தல்.

நி.ஒ. 4.90

தொ.ஒ. 5.39

9 வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் போளூரிலிருந்து ஜவ்வாது மலை உச்சிக்கும் ஆலங்காயத்திற்கும் செல்லும் மலைச் சாலையை மேம்படுத்துதல்.

நி.ஒ. 75.00

தொ.ஒ. 82.50

10 குத்தியாலுத்தூர் காட்டுப் பகுதியில் ஒரு மலைப்பாதை அமைத்து மேம்படுத்துதல்—மூன்று பகுதிகள்.

நி.ஒ. 51.50

11 தஞ்சாவூர், புதுக்கோட்டை மாவட்டங்களில் விடுபட்ட இணைப்புச் சாலைகள் உட்பட குன்னாண்டார் கோயில், குப்பம்பட்டி, அச்சம்பட்டி, செங்கிப்பட்டி வரையிலும் குறுக்கு வடிசால் கட்டும் பணியும், கப்பிப்போட்டு சாலையை மேம்படுத்தும் பணியும்.

நி.ஒ. 25.385

தொ.ஒ. 25.385

12 தமிழ்நாடு, கர்நாடக எல்லையில் கிர்க்கண்டிக்கு அருகே கொள்ளே
காலம் செல்லம்பாளையம் சாலையை இணைப்பதற்கு பாலாறு
ஆற்றுக்குக் குறுக்கே பாலம் கட்டுதல்

நி.ஒ. 10.92

தொ.ஒ. 13.78

நி.ஒ. நிர்வாக ஒப்புதல்.

தொ.ஒ. — தொழில் நுட்ப ஒப்புதல்.



1980-81-இல்

(படி 3.3.4-இல்)

இணைப்பு 30

1981 மார்ச் 8]

இணைப்புக்

199

இணைப்பு 20.

(பத்தி 3.3.4.-ஐக் காண்க.)

1980-81-இல் அனுமதி அளிக்கப்பட்ட ஆராய்ச்சிப் பணிகள்.

தொடர் எண்.	பணியின் பெயர்.	மதிப்பீடு.
		(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
1	சேலத்தில் ஒரு மண்டல சோதனைச்சாலை அமைத்தல்	2.00
2	மண் துருவி எடுக்கத் தேவையான களப்பணிக் கருவிகள் வாங்க ..	2.00
3	ஒரு சிறு கம்ப்யூட்டர், ஒலி, ஒளி, உபகரணம், நகல் எடுக்கும் கருவியை தற்போதைய நிலைமைக்கு தக்கபடி அமைத்தல் போன்ற கருவிகளை நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்திற்கு வாங்குதல்.	2.00
4	திருநெல்வேலியில் ஒரு மண்டலச் சோதனைச் சாலை அமைத்தல் ..	2.50
5	கட்டுமானங்களை மாதிரிகளை பகுத்தாராய அதற்கான கருவிகள் வாங்க.	1.5
6	முன்பே உருவாக்கப்பட்ட சிறு பால கட்டுமான ஆராய்ச்சிப் பணியில் பயன்படுத்த ஒரு பளு தூக்கும் கருவி வாங்க.	3.50
	மொத்தம் ..	13.50

இணைப்பு 21:

(பத்தி 4.5-ஐக் காண்க.)

கட்டுமானப் பணிகளின் சாதனை நிலை.

1977 வெள்ள நிவாரணம்.

அரசு சாலைகள்.

வேலைகளின் எண்ணிக்கை.

வரிசை எண். மாவட்டத்தின் பெயர்.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1 செங்கல்பட்டு ..	697	695	2	
2 தென்னாற்காடு ..	694	694	..	
3 வடாற்காடு ..	456	456	..	
4 திருச்சிராப்பள்ளி ..	324	324	..	
5 புதுக்கோட்டை ..	583	583	..	
6 தஞ்சாவூர் ..	395	392	3	
7 மதுரை ..	330	330	..	
8 கோயம்புத்தூர் ..	364	364	..	
9 சேலம் ..	177	177	..	
10 தர்மபுரி ..	21	21	..	
11 நீலகிரி ..	93	93	..	
12 திருநெல்வேலி ..	264	264	..	
13 இராமநாதபுரம் ..	310	309	1	
14 கன்னியாகுமரி ..	30	30	..	
மொத்தம்	4,738	4,732	6	

இணைப்பு 22.

(பத்தி 4.5-ஐக் காண்க.)

கட்டுமானப் பணிகளின் சாதனை நிலை.

1977 வெள்ள நிவாரணம்.

ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகள்.

மாவட்டத்தின் பெயர்.

வேலைகளின் எண்ணிக்கை.

மேற்
கொள்ளப்
பட்டவை

முடிக்கப்
பட்டவை.

நடை
பெற்றுக்
கொண்ட
ருப்பவை.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1 செங்கல்பட்டு		1,374	1,373	1
2 தென்னாற்காடு		1,556	1,556	..
3 வடாற்காடு		598	598	..
4 திருச்சிராப்பள்ளி		932	932	..
5 புதுக்கோட்டை		2,668	2,668	..
6 தஞ்சாவூர்		575	575	..

1981 மார்ச் 31]

இணைப்புகள்

7	மதுரை	627	627	..
8	கோயம்புத்தூர்	146	146	..
9	சேலம்	215	215	..
10	தர்மபுரி	49	49	..
11	நீலகிரி	48	48	..
12	திருநெல்வேலி	268	268	..
13	இராமநாதபுரம்	1,596	1,596	..
14	கன்னியாகுமரி	31	31	..
மொத்தம்		10,683	10,682	1



வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இணைப்பு 23.

(பத்தி 4.5-ஐக் காண்க.)

கட்டுமானப் பணிகளின் சாதனை நிலை.

1977 வெள்ள நிவாரணம்.

சிறு பாசனக் குளங்கள்.

வேலைகளின் எண்ணிக்கை.

தொடர்
எண்

மாவட்டத்தின் பெயர்.

மேற்
கொள்ள
பட்டவை.முடிக்கப்
பட்டவை.நடை
பெற்றுக்
கொண்ட
ருப்பவை.

(1)

(2)

(3)

(4)

(5)

1	செங்கல்பட்டு	..	..	..	..
2	தென்னாற்காடு	..	..	..	..
3	வடாற்காடு	..	..	..	..
4	திருச்சிராப்பள்ளி	..	..	..	..
5	புதுக்கோட்டை	..	..	..	..
6	தஞ்சாவூர்	..	..	..	..
7	மதுரை	..	..	..	..
8	கோயம்புத்தூர்	..	..	..	..
9	சேலம்	..	..	..	..
10	தர்மபுரி	..	..	..	..
11	நீலகிரி	..	..	..	..
12	திருநெல்வேலி	..	..	..	..
13	இராமநாதபுரம்	..	..	..	..
14	கன்னியாகுமரி	..	..	..	..

மொத்தம்

8,916

8,916

..

இணைப்புகள்

11981 மார்ச் 11

இணைப்பு 24.

(பத்தி 4.5-ஐக் காண்க.)

கட்டுமானப் பணிகளின் சாதனை நிலை.

1977 வெள்ள நிவாரணம்.

கட்டிடங்கள்.

வேலைகளின் எண்ணிக்கை.

மாவட்டத்தின் பெயர்.

மேற்
கொள்ளப்
பட்டவை.முடிக்கப்
பட்டவை.நடை
பெற்றுக்
கொண்
டிருப்பவை.

(1)

(2)

(3)

(4)

(5)

- 1 செங்கல்புட்டு
- 2 தென்னாற்காடு
- 3 வடாற்காடு
- 4 திருச்சிராப்பள்ளி
- 5 புதுக்கோட்டை
- 6 தஞ்சாவூர்
- 7 மதுரை
- 8 கோயம்புத்தூர்
- 9 சேலம்
- 10 தர்மபுரி
- 11 நீலகிரி
- 12 திருநெல்வேலி
- 13 இராமநாதபுரம்
- 14 கன்னியாகுமரி

147

147

..

105

105

..

107

107

..

28

28

..

140

140

..

1,004

1,004

..

6

6

..

59

59

..

13

13

..

2

2

..

3

3

..

87

87

..

71

71

..

..

..

..

மொத்தம் ..

1,772

1,772

..

இணைப்பு 25.

(பத்தி 4.5-ஐக் காண்க.)

கட்டுமானப் பணிகளின் சாதனை நிலை.

1978 ஆம் ஆண்டு வெள்ள நிவாரணம்.

அரசு மற்றும் வனச்சாலைகள்.

வேலைகளின் எண்ணிக்கை.

தொடர் எண்.		மாவட்டத்தின் பெயர்.		மேற்கொள்ளப்பட்டவை.	முடிக்கப்பட்டவை.	நடைபெற்றுக் கொண்டிருப்பவை.	கழிக்கப்பட்ட வேலைகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)		
1	செங்கல்பட்டு ..	3	3	..	..		
2	தென்னாற்காடு ..	33	33	..	..		
3	வடாற்காடு ..	..	..	..	..		
4	திருச்சிராப்பள்ளி ..	243	243	..	..		
5	புதுக்கோட்டை ..	10	10	..	..		
6	தஞ்சாவூர் ..	640	604	9	27		
7	மதுரை ..	159	159	..	..		
8	கோயம்புத்தூர் ..	195	194	1	..		
	வனச் சாலைகள் ..	117	117	..	..		
9	சேலம் ..	46	46	..	..		
10	தர்மபுரி ..	..	..	..	..		
11	நீலகிரி ..	423	405	14	4		
12	திருநெல்வேலி ..	177	177	..	..		
13	இராமநாதபுரம் ..	127	127	..	..		
14	கன்னியாகுமரி ..	225	223	..	2		
மொத்தம்..		2,398	2,341	24	33		

இணைப்பு 26.

(பத்தி 4.5-ஐக் காண்க.)

கட்டுமானப் பணிகளின் சாதனை நிலை.

1978 ஆம் ஆண்டு வெள்ள நிவாரணம்.

ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றிய நகராட்சிச் சாலைகள்.

வேலைகளின் எண்ணிக்கை.

தொடர்ச்சி மாவட்டத்தின்
எண். பெயர்.

மேற்கொள் ளப்பட்டவை.	முடிக்கப் பட்டவை.	நடை பெற்றுக் கொண்டி ருப்பவை.	கழிக்கப் பட்ட வேலைகள்.
------------------------	----------------------	---------------------------------------	------------------------------

(1) (2)

(3)

(4)

(5)

(6)

- 1 செங்கல்பட்டு
- 2 தென்னாற்காடு
- 3 வடாற்காடு
- 4 திருச்சிராப்பள்ளி
- 5 புதுக்கோட்டை
- 6 தஞ்சாவூர்
- 7 மதுரை
- 8 கோயம்புத்தூர்
- 9 சேலம்
- 10 தர்மபுரி
- 11 நீலகிரி
- 12 ஷே. நகராட்சிகள்
- 13 சாலைகள்
- 14 திருநெல்வேலி
- 15 இராமநாதபுரம்
- 16 கன்னியாகுமரி

மொத்தம் ..

2,529

2,490

8

31

இணைப்பு 27.

(பத்தி 4.5-ஐக் காண்க.)

கட்டுமானப் பணிகளின் சாதனை நிலை.

1978 ஆம் ஆண்டு வெள்ள நிவாரணம்.

சிறு பாசனக்குளங்கள்.

வேலைகளின் எண்ணிக்கை.

தொடர் மாவட்டத்தின்
எண். பெயர்.

மேற்கொள்ளப்பட்டவை.

முடிக்கப்பட்டவை.

நடைபெற்றுக் கொண்டிருப்பவை.

கழிக்கப்பட்ட வேலைகள்.

(1)

(2)

(3)

(4)

(5)

(6)

- 1 செங்கல்பட்டு ..
- 2 தென்னாற்காடு ..
- 3 வடாற்காடு ..
- 4 திருச்சிராப்பள்ளி ..
- 5 புதுக்கோட்டை ..
- 6 தஞ்சாவூர் ..
- 7 மதுரை ..
- 8 கோயம்புத்தூர் ..
- 9 சேலம் ..
- 10 தர்மபுரி ..
- 11 நீலகிரி ..
- 12 திருநெல்வேலி ..
- 13 இராமநாதபுரம் ..
- 14 கன்னியாகுமரி ..

மொத்தம்

391

384

..

7

இணைப்பு 28.

(பத்தி 4.5-ஐக் காண்க.)

கட்டுமானப் பணிகளின் சாதனை நிலை.

1978 வெள்ள நிவாரணம்

கட்டிடங்கள்.

வேலைகளின் எண்ணிக்கை.

தொடர் மாவட்டத்தின் பெயர்.
எண்.

(1)

(2)

மேற்கொள்ளப்
பட்டவை.முடிக்கப்
பட்டவை.நடைபெற்று
கொண்டிருப்பவை.

(3)

(4)

(5)

- 1 செங்கல்பட்டு
- 2 தென்னாற்காடு
- 3 வடாற்காடு
- 4 திருச்சிராப்பள்ளி
- 5 புதுக்கோட்டை
- 6 தஞ்சாவூர்
- 7 மதுரை
- 8 கோயம்புத்தூர்
- 9 சேலம்
- 10 தர்மபுரி
- 11 நீலகிரி
- 12 திருநெல்வேலி
- 13 இராமநாதபுரம்
- 14 கன்னியாகுமரி



தமிழ்நாடு
TAMIL NADU
LEGISLATIVE ASSEMBLY

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

...	...	...	...
...	4	...	...
...	96	96	...
...	167	167	...
...	12	12	...
...	76	76	...
...	36	36	...
...	40	40	...
...	4	4	...
...	48	48	...
...	2	2	...

மொத்தம்

485

485

இணைப்பு 29.

(பத்தி 4.5-ஐக் காண்க.)

கட்டுமானப் பணிகளின் சாதனை நிலை.

1979 வெள்ள நிவாரணம்.

அரசு சாலைகள்.

வேலைகளின் எண்ணிக்கை.

தொடர் மாவட்டத்தின் பெயர்.
எண்.மேற்கொள்ளப்
பட்டவை.முடிக்கப்
பட்டவை.நடைபெற்றுக்
கொண்ட
ருப்பவை.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	செங்கல்பட்டு ..	321	321	..
2	தென்னாற்காடு ..	330	273	57
3	வடாற்காடு ..	172	148	24
4	திருச்சிராப்பள்ளி ..	140	140	..
5	புதுக்கோட்டை ..	182	170	12
6	தஞ்சாவூர் ..	590	478	112
7	மதுரை ..	266	251	15
8	கோயம்புத்தூர் ..	68	56	12
9	பெரியார் (ஈரோடு) ..	54	50	4
10	சேலம் ..	170	170	..
11	தர்மபுரி ..	41	33	8
12	நீலகிரி ..	66	55	11
13	திருநெல்வேலி ..	438	412	26
14	இராமநாதபுரம் ..	490	330	160
15	கன்னியாகுமரி ..	57	49	8
மொத்தம் ..		3,385	2,936	449

இணைப்பு 30.

(பத்தி 4.5-ஐக் காண்க.)

கட்டுமானப் பணிகளின் சாதனை நிலை.

1979 வெள்ள நிவாரணம்.

ஊராட்சி/ஊராட்சி ஒன்றியக் சாலைகள்.

வேலைகளின் எண்ணிக்கை.

வரிசை மாவட்டத்தின் பெயர்.
எண்.

மேற்கொள்ளப் பட்டவை.	முடிக்கப் பட்டவை.	நடைபெற்றுக் கொண்டிருப்பவை.
---------------------	-------------------	----------------------------

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	செங்கல்பட்டு	400	396	4
2	தென்னாற்காடு	820	748	72
3	வடாற்காடு	112	73	39
4	திருச்சிராப்பள்ளி	103	103	..
5	புதுக்கோட்டை	97	94	3
6	தஞ்சாவூர்	658	640	18
7	மதுரை	245	245	..
8	கோயம்புத்தூர்	63	52	11
9	பெரியார் (சுரோடு)	27	26	1
10	சேலம்	5	3	2
11	தர்மபுரி	7	6	1
12	நீலகிரி	15	10	5
13	திருநெல்வேலி	864	788	76
14	இராமநாதபுரம்	869	425	444
15	கன்னியாகுமரி	5	2	2
ரொத்தம்		4,290	3,611	679

இணைப்பு 31.

(பத்தி 4.5-ஐக் காண்க.)

கட்டுமானப் பணிகளின் சாதனை நிலை.

1979 வெள்ள நிவாரணம்.

சிறுபாசனக் குளங்கள்.

வேலையின் எண்ணிக்கை.

வரிசை மாவட்டத்தின் பெயர்.
எண்.

மேற்கொள்ளப் பட்டவை.	முடிக்கப் பட்டவை.	நடைபெற்றுக் கொண்டிருப்பவை.
------------------------	----------------------	-------------------------------

(1) (2)

(3)

(4)

(5)

1	செங்கல்பட்டு	..
2	தென்னாற்காடு	..
3	வடாற்காடு	..
4	திருச்சிராப்பள்ளி	..
5	புதுக்கோட்டை	..
6	தஞ்சாவூர்	..
7	மதுரை	..
8	கோயம்புத்தூர்	..
9	சேலம்	..
10	தர்மபுரி	..
11	நீலகிரி	..
12	திருநெல்வேலி	..
13	இராமநாதபுரம்	..
14	கன்னியாகுமரி	..

69

69

..

68

68

..

25

13

12

..

..

..

..

..

..

..

..

..

45

40

5

11

9

2

8

8

..

..

..

..

3

3

..

..

..

..

197

197

..

348

348

..

4

4

..

மொத்தம் ..

778

759

19

இணைப்பு 32.

(பத்தி 4.5-ஐக் காண்க.)

கட்டுமானப் பணிகளின் சாதனை நிலை.

1979 வெள்ள நிவாரணம்.

கட்டிடங்கள்.

வேலைகளின் எண்ணிக்கை.

வரிசை மாவட்டத்தின் பெயர்.
எண்.

மேற்கொள்ளப்
பட்டவை.

முடிக்கப்
பட்டவை.

நடைபெற்றுக்
கொண்டிருப்
பவை.

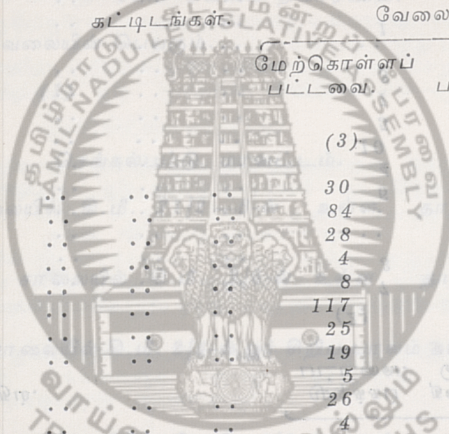
(1) (2)

(3)

(4)

(5)

1	செங்கல்பட்டு	..
2	தென்னாற்காடு	..
3	வடாற்காடு	..
4	திருச்சிராப்பள்ளி	..
5	புதுக்கோட்டை	..
6	தஞ்சாவூர்	..
7	மதுரை	..
8	கோயம்புத்தூர்	..
9	சேலம்	..
10	தருமபுரி	..
11	நீலகிரி	..
12	திருநெல்வேலி	..
13	இராமநாதபுரம்	..
14	கன்னியாகுமரி	..



வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

மொத்தம்

431

336

95

1981 மார்ச் 31]

இணைப்புகள்

இணைப்பு 33.

(பத்தி 4.5-ஐக் காண்க).

ரூபாய் 1 இலட்சம் மதிப்பீட்டுக்கு மேல் நடைபெற்றுக்கொண்டுள்ள மற்றும் முடிவு பெற்ற வேலைகளின் விவரங்கள்.

1977 வெள்ள நிலாரசனம்.

வேலைகளின் எண்ணிக்கை.

வரிசை எண்ணும்,
மாவட்டத்தின் பெயரும்.

(1)	(2)	(3)	(4)
1 செங்கல்பட்டு ..	7	3	10
2 தென்னாற்காடு ..	3	..	3
3 வட ஆற்காடு ..	..	..	..
4 திருச்சி ..	..	..	..
5 தஞ்சாவூர் ..	6	3	9
6 மதுரை ..	4	..	4
7 புதுக்கோட்டை ..	10	..	10
8 ராமநாதபுரம் ..	5	1	6
9 திருநெல்வேலி ..	1	..	1
10 கோயம்புத்தூர் ..	3	..	3
11 பெரியார் ..	..	..	..
12 தர்மபுரி ..	1	..	1
13 நீலகிரி ..	..	..	..
14 சேலம் ..	5	..	5
15 என்னியா குமரி ..	..	..	..
மொத்தம்	45	7	52

இணைப்புகள்

[1981 மார்ச் 1]

ரூபாய் 1 இலட்சம் மதிப்பீட்டிற்கு மேல் முடிக்கப்பட்ட வேலைகளின் விவரங்கள்.

1977 வெள்ள நிவாரணம்.

வரிசை எண்ணும் வேலையின் பெயரும்.

மதிப்பீட்டுத்

தொகை.

(2)

(1)

செங்கல்பட்டு மாவட்டம்.

(ரூபாய்.)

1	திருமழிசை-சத்தியவேடு சாலையில் கி.மீ. 71/2-ல் உள்ள தாம்போகியை புதுப்பித்தல்.	1,50,000
2	திருத்தணி—பொதட்டூர்பெட் சாலையில் கி.மீ. 2/6-ல் உள்ள தாம்போகியை புதுப்பித்தல்.	1,65,000
3	கோயம்பேடு-விருகம்பாக்கம் சாலையில் கி.மீ. 2/4-ல் ஓர் சிறிய பாலம் கட்டுதல்	1,35,000
		1,50,000
4	கூடுவாஞ்சேரி—நந்தம்பாக்கம் சாலையில் கி.மீ. 1/2-ல் உள்ள பாலத்தை புதுப்பித்தல்.	2,00,000
5	சத்தாஸ் சூரப்பன் சாலையிலிருந்து சங்கராபுரம் வழியாக லிங்காபுரம் செல்லும் சாலையில் கி.மீ. 1/4-ல் உள்ள குழாய் தாம்போகியை புதுப்பித்தல்.	3,00,000
		3,60,000

இணைப்பு 34 தொடர்ச்சி.

(பத்தி 4.5-ஐக் காண்க).

ரூபாய் 1 இலட்சம் மதிப்பீட்டிற்கு மேல் முடிக்கப்பட்ட வேலைகளின் விவரங்கள்,

1977 வெள்ள நிவாரணம்.

வரிசை எண்ணும் வேலையின் பெயரும்.

மதிப்பீட்டுத்
தொகை.

(2)

(ரூபாய்).

(1)

செங்கல்பட்டு மாவட்டம்.

6 உத்திரமேரூர்—காஞ்சிபுரம் சாலையில் கி.மீ. 22/2-6-ல் பாலாற்றின் குறுக்கே உள்ள தாம்போகியை வெள்ள நிவாரணப் பணியில் பழுதுபார்த்தல்.

1,59,000

7 உத்திரமேரூர்-கம்மாளம்புண்டி ஆலப்பாக்கம் சாலையிலிருந்து ஆலப்பாக்கம் குவளைமேடு வழியாக கடம்பூர் செல்லும் சாலையில் கி.மீ. 3/2-ல் ஓர் மூழ்கு பாலம் கட்டுதல்.

5,00,000

தென் ஆற்காடு மாவட்டம்.

5,60,000

8 வெள்ள நிவாரணப் பணியின் கீழ் விருத்தாச்சலம்—ராஜேந்திரப்பட்டினம் சாலையில் கி.மீ. 1/8-10-ல் வெள்ளாற்றின் குறுக்கே உள்ள தாம்போகியைப் பழுதுபார்த்தல்.

3,00,000

3,40,000

9 வெள்ள நிவாரணப் பணியின் கீழ் மேலப்பட்டினப்பாக்கம்—சொர்னாவூர் சாலையில் கி.மீ. 2/1—4 வரை பழுதுபார்த்தல்.

2,00,000

10 வெள்ள நிவாரணப் பணியின் கீழ் வடதலைக் குளத்திற்கு மேல் மருதூர் வரை ஆதி திராவிட குடியிருப்பு வழி சாலையை பழுது பார்த்தல்.

1,30,000

தஞ்சாவூர் மாவட்டம்.

11 முததுப்பேட்டை—மிமிசல் சாலை கி.மீ. 19/6-ல் வெள்ளத்தால் சேதமடைந்த பெரிய பாலத்தை புதுப்பித்தல்.

3,50,000

12	பாப்பாநாடு மதக்கூர் பெருகவாழ்ந்தான் சாலையில் கி. மீ. 22/8-ல் வெள்ளத் தால் சேதமடைந்த மூழ்கு பாலத்தை புதுப்பித்தல்.	4,88,000
13	கலகம்—ஆவுடையார் கோவில் சாலையில் கி. மீ. 4/10-ல் வெள்ளத்தால் சேதமடைந்த தாம்போகியை பழுது பார்த்தல்.	2,25,000
14	கலகம்—ஆவுடையார் கோவில் சாலையில் கி. மீ. 10/2-ல் வெள்ளத்தால் சேதமடைந்த தாம்போகியை பழுது பார்த்தல்.	3,00,000
15	வெள்ள நிவாரணப் பணியின் கீழ் கலகம்—ஆவுடையார் கோவில் சாலையில் கி. மீ. 10/6 ல் வெள்ளத்தால் சேதமடைந்த தாம்போகியைப் பழுது பார்த்தல்.	2,10,000
16	பெரும்குளர் அத்தானி சாலையில் கி. மீ. 6/8-ல் வெள்ளத்தால் சேதமடைந்த தாம்போகியைப் பழுது பார்த்தல்.	3,00,000

புதுக்கோட்டை மாவட்டம்.

17	திருச்சியிலிருந்து மேலூர் வழியாக மதுரை செல்லும் சாலை கி. மீ. 363/4-ல் உள்ள பாலத்தை புதுப்பித்தல்.	3,65,000
18	மணப்பாறை குளித்தலை சாலையில் கி. மீ. 1/2-4ல் உள்ள பாலத்தை புதுப்பித்தல்.	3,00,000
19	ஆலங்குடி அரிமலம் சாலையில் கி. மீ. 11/0-ல் குண்டாற்றின் குறுக்கே உள்ள பாலத்தை புதுப்பித்தல்.	3,25,000
20	புதுக்கோட்டை—கூதலூர் சாலையில் கி. மீ. 11/2-ல் உள்ள தாம்போகியை புதுப்பித்தல்.	1,75,000
21	வையம்பட்டி மைலம்பட்டி சாலையில் கிலோ மீட்டர் 5/6-ல் உள்ள கண் தாம்போகியை புதுப்பித்தல்.	2,10,000

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

வரிசை எண்ணும், வேலையின் பெயரும்.

(1)

மதிப்பீட்டுத் தொகை.

(2)

(ரூபாய்.)

4,85,000

4,00,000

1,80,000

12,65,000

5,67,000

இடமநாதபுரம் மாவட்டம்.

2,96,000

1,71,000

218

இணைப்புகள்

11981 மார்ச் 31

- 29 டி. பி. சாலையிலிருந்து இராமலிங்காபுரம் செல்லும் சாலையில் கிலோ மீட்டர் 1/6 இல் வடிகால் ஓடைக்கு குறுக்கே ஓர் கண் வைத்த தாம்போகி கட்டுதல். 1,55,000
- 30 திருகோஷ்டியூர்—கண்டாரமாணிக்கம் சாலை கிலோ மீட்டர் 5/4-லிருந்து பிரிந்து செல்லும் பொன்னை துரித்தி சாலை கிலோ மீட்டர் 0/2-இல் பாலம் கட்டுதல். 1,50,000
- 31 திருகோஷ்டியூர்—கண்டாரமாணிக்கம் சாலை கிலோ மீட்டர் 5/4 இல் உள்ள பாலத்தை புதுப்பித்தல். 3,00,000
- திருநெல்வேலி மாவட்டம்.
- 32 குலசை தாண்டவன்காடு சாலையில் கிலோ மீட்டர் 6/4 இல் உள்ள தரைமட்ட தாம்போகியை புதுப்பித்தல். 2,36,000
- சேலம் மாவட்டம்.
- 33 வளவந்தி கோட்டக்காடு சாலை கிலோ மீட்டர் 4/4 இல் உள்ள தாம்போகியை புதுப்பித்தல். 1,36,000
- 34 கொல்லிமலைச்சாலை கிலோ மீட்டர் 11/8 இல் உள்ள தடுப்புச் சுவற்றை புதுப்பித்தல். 1,49,000
- 35 மாலூரெட்டி செருக்கலை சாலை (மலைச்சாலை) கிலோ மீட்டர் 6/4 இல் உள்ள பள்ளத்திற்கு வெள்ள நிவாரணப் பழுதுபார்த்தல். 1,70,000
- 36 அப்பநாயக்கன்பாளையம் சாலை கிலோ மீட்டர் 1/8 இல் உள்ள பள்ளத்திற்கு வெள்ள நிவாரணப் பழுதுபார்த்தல் (ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலை). 3,00,000
- 37 திருச்சிராப்பள்ளி—சேலம் சாலையிலிருந்து எஸ். உடுப்பம், எ. உடுப்பம் வழியாக கொண்டன்பட்டி செல்லும் சாலையை கிலோ மீட்டர் 0/0 முதல் 8/0 வரை வெள்ள நிவாரணப் பழுது பார்த்தல். 1,25,000
- தேயம்புத்தூர் மாவட்டம்.
- 38 வெள்ளக்கோயில் வழியாக செல்லும் முத்தூர் மூலனூர்சாலை கிலோ மீட்டர் 23/6-10 இல் லக்கம்மநாயகன்பட்டி அருகில் அமராவதி ஆற்றின் குறுக்கே உள்ள பாலத்தை வெள்ள நிவாரணப் பழுதுபார்த்தல். 1,80,000

மதிப்பீட்டுத்
தொகை.

(2)

(ரூபாய்.)

- 39 வெள்ள நிவாரணத்தின் கீழ் பவானி செல்லம்பாளையம் சாலையில் கிலோ மீட்டர் 27/8இல் உள்ள பள்ளத்தில் முழுகு பாலம் கட்டுதல். 2,32,000
- 40 ஈரோடு சென்னிமலை சாலை கிலோ மீட்டர் 3/0-லிருந்து ஈரோடு பெருந்துரை சாலை 4/4இல் சேரும் சாலையில் கிலோ மீட்டர் 0/8இல் உள்ள தாம்போகியை வெள்ள நிவாரணப் பழுதுபார்த்தல். 1,75,000
- தர்மபுரி மாவட்டம்
- 41 காடுசெட்டிபட்டி எருடுகோட்டை சாலையில் கிலோ மீட்டர் 11/4-இல் ஓர் முழுகு பாலம் கட்டுதல். 4,80,000
- மதுரை மாவட்டம்
- 42 வெள்ள நிவாரணத்தின் கீழ் வெல்வார் கோட்டை சாலை கிலோ மீட்டர் 0/8 இல் உள்ள உயர்மட்ட பாலத்தை புதுப்பித்தல். 2,25,000
- 43 வெள்ள நிவாரணத்தின் கீழ் திண்டுக்கல்—கரூர் சாலை கிலோ மீட்டர் 14/4-இல் உள்ள கண் வைத்த தாம்போகியை புதுப்பித்தல். 4,00,000
- 44 வெள்ள நிவாரணத்தின் கீழ் வட மதுரை — ஓட்டன்சத்திரம் சாலை கிலோ மீட்டர் 17/2இல் உள்ள கண்வைத்த தாம்போகியை புதுப்பித்தல். 2,75,000
- 45 வெள்ள நிவாரணத்தின் கீழ் வேடசந்தூர் — கோவிலூர் சாலை கிலோ மீட்டர் 2/8இல் உள்ள கண்வைத்த தாம்போகியை புதுப்பித்தல். 3,20,000

இணைப்பு—35.

(பத்தி 4,5-ஐக் காண்க.)

(நடப்பிலுள்ள ரூபாய் ஒரு இலட்சத்திற்கும் அதிகமான வேலைகளின் விபரம்.)

தொடர் எண்ணும், வேலையின் தொகை, வேலையின் நிலைமை.
பெயரும்.

(1)

(2)

(3)

(ரூபாய்.)

செங்கல்பட்டு மாவட்டம்.

- 1 திருநீர்மலை—திருமுடிவாக்கம் சாலை 2,68,000 பிரதான வேலை முடிக்கப்பட்டுள்ளது.
யில் கிலோ மீட்டர் 28/4 இல் பழைய பாலம் உடைக்கப்பட உள்ளது.
ஓர் மூழ்கு பாலம் கட்டுதல். கிலோ மீட்டர் 98/4 இல் உள்ள சிறு
பாலம் அகலப்படுத்த ஒப்பந்தப்
புள்ளி கோரப்பட வேண்டும்.
வேலைக்கு ஆணை வழங்கப்பட
வேண்டும்.
- 2 திருநீர்மலை—திருமுடிவாக்கம் சாலை 4,66,000 பிரதான வேலை முடிக்கப்பட்டுள்ளது.
யில் கிலோ மீட்டர் 25/6 இல் பழைய பாலம் மற்றும் பாலக் கண்
ஓர் மூழ்கு பாலம் கட்டுதல். களில் நீரரிப்புத் தடுப்புத் தரையினை
உடைக்கும் வேலை தொடங்கப்
பட்டுள்ளது. வழிகாட்டி, கம்பங்
களுக்காக ஒப்பந்தப் புள்ளிகள்
கோரப்பட்டுள்ளது. வேலைக்கு
ஆணை வழங்கப்பட வேண்டும்.

இணைப்பு 35—தொடர்ச்சி.

(பத்தி 4-5—ஐக் காண்க.)

(நடப்பிலுள்ள ரூபாய் ஒரு இலட்சத்திற்கும் அதிகமான வேலைகளின் விபரம்.)
 தொடர் எண்ணும், வேலையின் தொகை. வேலையின் நிலைமை.
 பெயரும்.

(1)

(2)

(3)

- 3 திருவொற்றியூர்—பொன்னேரி—
 பஞ்செட்டி சாலையிலிருந்து கிலோ
 மீட்டர் 0/4-ல் பிரிந்து சுப்பாரெட்டி
 பாளையம் செல்லும் சாலையில்
 மூழ்கு பாலம் திரும்பக் கட்டுதல்.
 தஞ்சாவூர் மாவட்டம்; 8,30,000 மேற்பூச்சு முடிக்கப்பட்டுள்ளது. தடுப்பு
 சுவர் மற்றும் வழிகாட்டி கம்பங்கள்
 வைக்கப்பட வேண்டும். தற்
 போதுள்ள தரைப் பாலமும் உடைக்
 கப்படும் வேலை விரைவில் தொடங்கப்
 பெறும்.
- 4 அய்யனாபுரம்—தண்ராம்பாடி சாலை 4,40,000 பாலம் வேலை முடிவடைந்துள்ளது.
 யில் கிலோ மீட்டர் 0/8 இல் அணுகுச் சாலைப் பணி முன்னேற்றத்
 வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட தில் உள்ளது.
 பாலம் திரும்பக் கட்டுதல். 4,84,000 ..
- 5 தாமரைக்கோட்டை—வெட்டக்குடி 1,70,000 ஷே
 விக்ரமீன் சாலையில் கிலோ
 மீட்டர் 1/6 இல் வெள்ளத்தால்
 பாதிக்கப்பட்ட தரைப்பாலம்
 திரும்பக் கட்டுதல்.
- 6 மதுக்கூர்—பட்டுக்கோட்டைச் சாலை 6,30,000 ஷே
 யில் கிலோ மீட்டர் 67/2 இல்
 வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட பாலம்
 திரும்பக் கட்டுதல்.
- இராமநாதபுரம் மாவட்டம்.
- 7 மாங்குடி சாலையில் கிலோ மீட்டர் 2,30,000 இணைப்புச் சுவருக்காக மண் எடுக்கும்
 0/2 இல் ஓர் மூழ்கு பாலம் கட்டுதல். வேலை முன்னேற்றத்தில் உள்ளது.

(பத்தி 4.5ஐக் காண்க)
(நடப்பிலுள்ள மற்றும் முடிக்கப்பட்ட ரூபாய் ஒரு இலட்சத்திற்கும் அதிகமான வேலைகள்.)
1978 வெள்ளப் பணி.

தொடர் எண்ணும் மாவட்டத்தின் பெயரும்.		பணிகளின் எண்ணிக்கை.		மொத்தம்.
		முடிக்கப் பட்டவை.	நடப்பில் உள்ளவை.	
	(1)	(2)	(3)	(4)
1 செங்கல்பட்டு	..	..	..	..
2 தென்னாற்காடு	..	..	1	1
3 வடாற்காடு	..	..	..	..
4 திருச்சிராப்பள்ளி	..	4	2	6
5 தஞ்சாவூர்	..	6	6	12
6 மதுரை	..	..	1	1
7 புதுக்கோட்டை	..	..	..	..
8 இராமநாதபுரம்	..	3	1	4
9 திருநெல்வேலி	..	5	1	6
10 கோயம்புத்தூர்	..	1	..	1
11 பெரியார்	..	..	1	1
12 தர்மபுரி	..	..	..	..
13 நீலகிரி	..	6	6	12
14 சேலம்	..	1	1	2
15 கன்னியாகுமரி	..	..	..	..
மொத்தம்		26	20	46

(பத்தி 4.5ஐக்- காண்க)

1978 ஆம் ஆண்டு வெள்ளத்தின்போது முடிக்கப்பட்ட ரூபாய் 1.00 இலட்சத்துக்கு மேற்பட்ட செலவு மதிப்பீடுகள் உள்ள பணிகளின் பட்டியல்.

மதிப்பீட்டுத் தொகை.

வரிசை என்னும் பணியின் பெயரும் (1)

(2)

திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டம்.

- 1 சிலால் கீழ் அணைக்கட்டு சாலை கி.மீ. 9/4-6-ல் வெள்ளத்தால் பழுதடைந்த தாம்போகி (தரைப் பாலம்) யை திருத்தி அமைக்க. 2,18,000
- 2 சென்னை-கும்பகோணம்-தஞ்சாவூர்சாலை கி.மீ. 248/6-ல் வெள்ளத்தால் பழுதடைந்த சிறு பாலத்தை திருத்தி அமைக்க. 1,25,000
- 3 டனாக் கோட்டை - ஆலநிகுடி சாலை கி.மீ. 9/0-ல் வெள்ளத்தால் பழுதடைந்த மூழ்கு பாலத்தை திருத்தி அமைத்தல். 4,60,000
- 4 மாரியூர் கிராமச்சாலை கி.மீ. 04-ல் கொலவனார் ஆற்றின் குறுக்கே உள்ள வெள்ளத்தால் பழுதடைந்த சிறு பாலத்தை திருத்தியமைக்க. 1,45,000
- தஞ்சாவூர் மாவட்டம்.
- 5 மன்னார்குடி ஓரத்தநாடு, திருவோணம் சாலை கி.மீ. 37/6-ல் வெள்ளத்தால் பழுதடைந்த பள்ளத்தை சீரமைக்க. 2,36,000

- | | | |
|------------------------|--|----------|
| 6 | மன்னார்குடி ஓரத்த நாடு, திருவோணம் சாலை கி.மீ. 37/10-ல் வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட பள்ளத்தை சீரமைக்க. | 2,40,000 |
| 7 | மன்னார்குடி ஓரத்த நாடு, திருவோணம் சாலை கி.மீ. 40/10-ல் வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட பள்ளத்தை சீரமைக்க. | 3,40,000 |
| 8 | மன்னார்குடி, திருவோணம் சாலை கி.மீ. 41/4-ல் வெள்ளத்தால் பழுதடைந்த பள்ளத்தை சீரமைக்க. | 2,70,000 |
| 9 | மன்னார்குடி பட்டுக்கோட்டை (வழி) மகாதேவிப் பட்டினம் சாலை கி.மீ. 16/2-ல் வெள்ளத்தால் பழுதடைந்த பள்ளத்தை சீரமைக்க | 2,00,000 |
| 10 | மன்னார்குடி பட்டுக்கோட்டை (வழி) மகாதேவிப் பட்டினம் சாலை கி.மீ. 15/8-ல் வெள்ளத்தால் பழுதடைந்த மூழ்கு பாலத்தை சீரமைக்க. | 2,00,000 |
| திருநெல்வேலி மாவட்டம். | | |
| 11 | வைரவானந்தல் சாலை கி.மீ. 4/6-ல் வைரவானந்தல் ஓடையின் குறுக்கே உள்ள உயர் மட்ட மேம்பாலத்தை திருத்தி அமைக்க. | 2,70,000 |
| 12 | தேசிய நெடுஞ்சாலை 49 கி.மீ. 107/4-ல் இருந்து கி.மீ. 4/2-ல் பிரிந்து புத் தொண்டால் வழியாக ஏரவாடி கீழ்க்கரையைச் சந்திக்கும் இடத்தில் வெள்ளத் தால் பழுதடைந்த உயர் மட்ட மேம்பாலத்தை திருத்தியமைக்க. | 1,50,000 |
| 13 | சேரன்மாதேவி பனங்குடி சாலையில் கி.மீ. 26/8, 26/10 மற்றும் 27/2 - 29/6-ல் வெள்ளத்தால் பழுதடைந்த பள்ளத்தை சீரமைக்க. | 1,57,000 |
| 14 | மாணூர் பள்ளிக்கோட்டை சாலையில் கி.மீ. 2/6-ல் உள்ள சிறு பாலத்தின் வெள்ளச் சேதங்களை பழுது பார்க்க. | 1,10,00 |

இணைப்பு 37—தொடர்ச்சி.

(பத்தி 4.5.-ஐக் காண்க.)—தொடர்ச்சி.

1978 ஆம் ஆண்டு வெள்ளத்தின்போது முடிக்கப்பட்ட ரூபாய் 1.00 இலட்சத்துக்கு மேற்பட்ட செலவு மதிப்பீடுகள் உள்ள பணிகளின் பட்டியல்—தொடர்ச்சி.

மதிப்பீட்டுத்
தொகை.
ரூ.

திருநெல்வேலி மாவட்டம்—தொடர்ச்சி.

15 சேரன்மாதேவி—பனகுடி சாலையில் கி.மீ. 27/2, 28/2-ல் உள்ள பள்ளத்தின் வெள்ளச் சேதங்களைப் பழுது பார்க்க. 1,15,000

1,67,000

இராமநாதபுரம் மாவட்டம்.

16 மதுரை—தேவக்கோட்டை சாலையில் கி.மீ. 50/8-ல் உள்ள பாலத்தைப் புதுப்பிக்க. 1,60,000

17 அனுமந்தகுடி—கன்னன்குடி சாலையில் கி.மீ. 8/2—4-ல் உள்ள வெள்ளத்தால் சேதப்பட்ட சிறு பாலத்தைப் புதுப்பிக்க. 3,00,000

18 சிவகாசி—எரிச்சிநத்தம் சாலையில் கி.மீ. 8/4-ல் வெள்ளத்தால் பழுதடைந்த மூழ்கு பாலத்தைப் புதுப்பிக்க. 2,90,000

3,30,000

கோயம்புத்தூர் மாவட்டம்.

- 19 பவந்த கவுண்டர் சாலை—ஈரோடு சத்தி சாலை (வழி) ஒடதுரை கி.மீ. 4/2-ல் வெள்ளத்தால் பழுதடைந்த சிறு பாலத்தை பழுது பார்க்க. 2,80,000
- சேலம் மாவட்டம்.
- 20 நாமக்கல்-துறையூர் சாலையில் கி.மீ. 8/6—8-ல் உள்ள மூழ்கு பாலத்தைப் புதுப்பிக்க. 4,80,000
- நீலகிரி மாவட்டம்.
- 21 நாகப்பட்டினம்-கூடலூர்-மைசூர் சாலையில் கி.மீ. 406/8-ல் உள்ள வெள்ளத்தால் சேதப்பட்ட பாலத்தைப் புதுப்பிக்க. 2,66,000
- 22 ஊட்டி—கொலகோம்பை சாலையில் கி.மீ. 4/8-ல் வெள்ளத்தால் பழுதடைந்த சிறு பாலத்தை புதுப்பிக்க. 2,59,000
- 23 ஊட்டி—மைசூர்(வழி) சிகூர் சாலையில் கி.மீ. 16/10-ல் வெள்ளத்தால் பழுதடைந்த ஒரு சிறு பாலத்தைப் புதுப்பிக்க. 2,20,000
- 24 நாகப்பட்டினம்—கூடலூர்—மைசூர் சாலையில் கி.மீ. 408/10-ல் வெள்ளத்தால் பழுதடைந்த சிறு பாலத்தைப் புதுப்பிக்க. 1,80,000
- 25 நாகப்பட்டினம்—கூடலூர்—மைசூர் சாலையில் கி.மீ. 437/1 உள்ள வெள்ளத்தால் பழுதடைந்த முட்டுச் சுவரைப் பழுது பார்க்க. 1,22,000
- 26 மாரெல்லா சாலையில் கி.மீ. 6/2-ல் வெள்ளத்தால் பழுதடைந்த சிறு பாலத்தைப் புதுப்பிக்க. 8,00,000

1981 மார்ச் 31]

இணைப்புகள்

இணைப்பு 38.

(பத்தி 4.5-ஐக் காண்க.)

1978ஆம் ஆண்டின் வெள்ள நிவாரணப் பணிகளின் முன்னேற்றம்.

தொடர் எண்ணும்,
மாவட்டத்தின் பெயரும்.

பணியின் பெயர்.

மதிப்பீடு
ஒப்புதல்
அளிக்கப்பட்ட
எண்.பணியின் தற்பொழுதைய
நிலை.

(1)

(2)

(3)

(4)

1 தென்னாற்காடு மாவட்டம்

திருச்சி—சிதம்பரம் சாலை
யில் கி.மீ. 120/2-ல்
வெள்ளத்தால் பழு
தடைந்த பாலத்தைப்
புதுப்பித்தல்.

13,35,000

த.பொ.2/79

எல்லா பாலத் தூண்
களும் பக்கச் சுவர்களும்
தரை மட்ட அளவு
வரை முடிவடைந்துள்
ளது. அணுகு சாலை
வேலையும், முதல் கட்ட
மாக கூரை போடும்
வேலையும் முன்னேற்ற
நிலையிலுள்ளது.2 திருச்சிராப்பள்ளி
மாவட்டம்.பேரூர்-மேக்குடி சாலையில்
கி.மீ. 0/8இல் உள்ள
வெள்ளத்தால் பழு
தடைந்த வண்டி மற்றும்
நடைப் பாலத்தைப்
புதுப்பித்தல்.

1,26,000

த.பொ.
56/78-79மேக்குடி பக்கத்தில்
உள்ள பக்கதின் தூண்
வேலை முன்னேற்ற
நிலையில் உள்ளது.

இணைப்புகள்

1981 மார்ச் 31

திருச்சிராப்பள்ளி
மாவட்டம்.

சோளிங்கநல் லூர்-இத்தா
மலூர் சாலையில் கி.மீ.
1/6இல் உள்ள வெள்ளத்
தால் பழுதடைந்த
வண்டி மற்றும் நடைப்
பாலத்தைப் புதுப்
பித்தல்.

1,56,000

த.பொ.
57/78-79

'டெக்' எண். '3', '4'
வெள்ளைப் பூச்சு
முடியும் தறுவாயில்
உள்ளது. எஞ்சிய
வேலை முன்னேற்ற
நிலையில்
உள்ளது.

1980 மார்ச் 31

தஞ்சாவூர் வெள்ளப் பகுதி.

ஓரத்தநாடு ஊராட்சி
ஒன்றியத்தில்(ஊராட்சி
ஒன்றிய சாலை) காரக்ஸ
குடிபடி என்ற கிரா
மத்தில் உள்ள வெள்ள
ளத்தால் பழுதடைந்த
ஜி. ஏ. கால்வாயின்
(பொ.ப.து.R.D.22/10)
குறுக்கே ஒரு பாலம்
அமைக்கப்பற்றி.

1,60,000

12/78-79.

பால வேலை முடிவடைந்
துவிட்டது. அணுகு
சாலை வேலை
முன்னேற்ற நிலையில்
உள்ளது.

இணைப்புகள்

5 தஞ்சாவூர்

மகாதேவப்பட்டுணம்
சாலை வழியாக;
மன்னார்குடி-பட்டுக்
கோட்டை சாலையில்
கி.மீ. 27/10-இல்
வெள்ளத்தால் பழு
தடைந்த ஒரு
தாம்போகியினைப்
புதுப்பித்தல்.

4,60,000

13/79-80

அணுகு சாலை நிலவேலை
முன்னேற்ற நிலையில்
உள்ளது.

இணைப்பு 38—தொடர்ச்சி.

(பத்தி 4, 5-ஐக் காண்க.)

1978 ஆம் ஆண்டின் வெள்ள நிவாரணப் பணிகளின் முன்னேற்றம்—தொடர்ச்சி.

தொடர் எண்ணும்,
மாவட்டத்தின் பெயரும்.

(1)

மதிப்பீடு
ஒப்புதல்
அளிக்கப்பட்ட
எண்.

(2)

(3)

பணியின் தற்பொழுதைய
நிலை.

(4)

6 தஞ்சாவூர்

.. கரம்பியம், கீலாமங்கலம் 2,10,000
சாலை (ஊராட்சி ஒன்
றிய சாலை) கி.மீ. 1/8 11/78-79
இல் உள்ள தாம்
போகியைப் புதுப்
பித்தல்.

வழிகாட்டும் கம்ப வேலை
தவிர மற்ற பாலவேலை
கள் முடிந்துவிட்டன.

7 தஞ்சாவூர் வெள்ளப்
பகுதி.

கரம்பியம், வேப்பன்காடு 2,57,000
சாலை (ஊராட்சி ஒன்
றிய சாலை) கி.மீ. 1/10- 16/78-79
இல் உள்ள சிறு பாலத்
தைப் புதுப்பித்தல்.

அணுகு சாலை நிலவேலை
கள் முன்னேற்ற நிலை
யில் உள்ளது.

8 ஷே

வேட்டிக்காடு, தளிகை 3,00,000
விடுத்த சாலை கி.மீ. 5/8-இல் உள்ள மகா 15/79-80
ராஜ சமுத்திர ஆற்
றின் குறுக்கே அமைந்
துள்ள சிறு பாலத்தை
புதுப்பித்தல்.

அணுகு சாலை வேலை
தவிர, பால வேலை
முடிந்துவிட்டது.

9 தஞ்சாவூர் பகுதி

.. பாமினியாற்றின் குறுக்கே
N.G.M. சாலையில் 6,31,000
கி.மீ. 53/8-ல் உள்ள 7/78-79
வெள்ளத்தால் பழுத
டைந்த பாலத்தைப்
புதுப்பித்தல்.

இந்த வழக்கு எடுத்துக்
கொள்ளப்பட இருக்
கிறது.

1981 மார்ச் 31]

இணைப்புகள்

231

10 மதுரை பகுதி

.. போடி-குரங்குனி சாலை 4,50,000
யில் கி.மீ. 2/10-இல்
வெள்ளத்தால் பழுத
டைந்த பாலத்தைப் 6,25,000
புதுப்பித்தல். 58/78-79
த.பொ.1/79-80

“கெய்ஸான்” முறை
பாலத் தூண்கள் '4'ம்
'5'ம் அமைக்கப்பட்டு
புதைக்கப்பட்டுவிட்
டன. “கெய்ஸான்”
பக்கத்தூண்கள் அமை
கப்பட்டு வைக்கும்
தருவாயில் உள்ளன.

11 இராமநாதபுரம்
மாவட்டம்.

.. மருதங்கநல்லூர் - ஆனை 1,35,000
யூர் சாலையில் கி.மீ.
0/2-இல் உள்ள வெள் C.R.18/78-79
ளத்தால் பழுதடைந்த
பாலத்தைப் புதுப்
பித்தல்.

பக்கத்தூண்களுக்கான ..
நில வேலை முன்னேற்ற
நிலையில் உள்ளது.

12 திருநெல்வேலி பகுதி

நம்பிக் கோவில் சாலையில் 2,76,000
கி.மீ. 4/10இல் உள்ள
பாலத்தைப் புதுப் 11/78-79
பித்தல்.

வேலை துவங்கிவிட்டது.

சேலம் மாவட்டம்

.. வேப்பிலைப்பட்டி வழி 4,00,000
யாக, சேலம்-உளுந் ..
தூர்பேட்டை சாலை
யில் கி.மீ. 3/2-இல்
பாலம் புதுப்பித்தல்.

வேலை முன்னேற்ற நிலை
யில் உள்ளது.

இணைப்பு 38—தொடர்ச்சி.

(பத்தி 4, 5ஐக் காண்க.)

1978 ஆம் ஆண்டின் வெள்ள நிவாரணப் பணிகளின் முன்னேற்றம்—தொடர்ச்சி.

தொடர் எண்ணும்
மாவட்டத்தின் பெயரும்.

பணியின் பெயர்.

மதிப்பீடு
ஒப்புதல்
அளிக்கப்பட்ட
எண்.

பணியின் தற்பொழுது
தைய நிலை.

(1)

(2)

(3)

(4)

14 நீலகிரி மாவட்டம்

.. கட்டபெட்டா-இரு 2,84,000
ஹாட்டி சாலையில்
கி.மீ. 4/4—இலுள்ள 10/78-79
வெள்ளத்தால் பழு
தடைந்த சிறு பாலத்
தைப் புதுப்பித்தல்.

நில வேலை முன்னேற்ற
நிலையில் உள்ளது.
கட்டபெட்டா சாலை
பக்கம் அடிப்படை
காங்கிரீட் போடப்
பட்டுவிட்டது.

15

ஷே

.. தினாட் கொம்பை,-எப 5,00,000
நாடு சாலையில், கி.மீ.
4/10 இல் வெள்ளத் 11/78-79
தால் பழுதடைந்த
பாலத்தைப் புதுப்பித்
தல்.

எபநாடு அருகிலுள்ள
பக்கச் சுவர் வேலை
முடிந்துவிட்டது. மற்ற
பக்கத்தின் வேலை முடி
யும் தருவாயிலுள்ளது.

16

ஷே

.. ஹல்லம்-எல்லா மலைச் 4,65,000
சாலையில் கி.மீ. 0/8—
இல், வெள்ளத்தால் 18/78-79
பழுதடைந்த பாலத்
தினைப் புதுப்பித்தல்.

ஒரு பக்கச் சுவர், பாலத்
தூண் வேலை முடிந்து
விட்டது.

17 நீகெரி மாவட்டம்

சிகர் வழியாக ஊட்டி-
மைசூர் சாலையில்
கி.மீ. 13/8 இல், வெள்
ளத்தால் பழுதடைந்த
சிறு பாலத்தைப் புதுப்
பித்தல்.

1,25,000

9/78-79.

அணுகு சாலைகளுக்கு
கற்கள் போட வேண்
டும். பணி முடிந்து
விட்டது.

குன்னூர்-கோத்தகிரி ...
சாலையில் கி.மீ. 0/2
இல், வெள்ளத்தால்
பழுதடைந்த சிறு
பாலத்தைப் புதுப்பித்
தல்.

5,00,000

9/79-80.

ஊட்டி பக்கத்தில் பாதி
அளவு 'டெக்ஸ்லாப்'
முடிந்துவிட்டது.
குன்னூர் பகுதியில்,
நில வேலையும், பக்கச்
சுவர் வேலையும்
முன்னேற்ற நிலையில்
உள்ளது.

வட ஏரிச் சாலையில்
ஊட்டி ஏரி கி.மீ. 2/2
இல் அரிகக் கால்வாய்
குறுக்கே உள்ள ஒரு
சிறு பாலத்தினைப்
புதுப்பித்தல்.

5,00,000

42/79-80.

“டெக்ஸ்லாப்” முடிந்து
விட்டது. வெளிப்பூச்
சும் கைப்பிடிச் சுவர்
வேலையும் முடிந்து
விட்டன. அணுகு
சாலை வேலை முன்
னேற்ற நிலையில் உள்
ளது.

18 கோயம்புத்தூர்
மாவட்டம்.

கோயி-தாராபுரம் சாலை
யில் கி.மீ. 63/6-இல்
வெள்ளத்தால் பழு..
தடைந்த ஒரு பாலத்
தைப் புதுப்பித்தல்.

5,00,000

7,50,000

பால வேலை முடி
வடைந்து விட்டது.
அணுகு சாலை வேலை
முன்னேற்ற நிலையி
லுள்ளது.

1981 மார்ச் 31]

இணைப்புகள்

238

இணைப்பு-39.

(பத்தி 4.5-ஐப் பார்க்கவும்.)

1979 ஆம் ஆண்டில் ஏற்பட்ட வெள்ளம் காரணமாக மேற்கொள்ளப்பட்ட செலவு தொகை ரூபாய் 1 இலட்சம் அதற்கு மேற்பட்ட பணிகளின் முன்னேற்றம்.

தொடர் எண்ணும் மாவட்டத்தின் பெயரும்.

பணிகளின் எண்ணிக்கை.

மொத்தம்.

முடிக்கப்
பட்டவை. நடந்தேறி
வருபவை.

(1)

(2)

(3)

(4)

- 1 செங்கற்பட்டு
- 2 தென் ஆற்காடு
- 3 வட ஆற்காடு
- 4 திருச்சிராப்பள்ளி
- 5 தஞ்சாவூர்
- 6 மதுரை
- 7 புதுக்கோட்டை
- 8 இராமநாதபுரம்
- 9 திருநெல்வேலி
- 10 கோயம்புத்தூர்
- 11 பெரியார்
- 12 தருமபுரி
- 13 நீலகிரி
- 14 சேலம்
- 15 கன்னியாகுமரி

மொத்தம்

3

48

51

இணைப்புகள்

1981 மார்ச்

இணைப்பு-40.

(பத்தி 4.5-ஐப் பார்க்கவும்).

முடிவடைந்த பணிகள்.

1979 ஆம் ஆண்டில் ஏற்பட்ட வெள்ளத்தின்போது மேற்கொள்ளப்பட்ட செலவுத் தொகை ஒரு இலட்சத்திற்கு மேற்பட்ட பணிகள்.

(1)

(2)

(3)

1 செங்கற்பட்டு மாவட்டம்

உத்திரமேரூர்-காஞ்சீபுரம் சாலையில் (மாவட்ட பெருஞ்சாலை) கி.மீ 22/2-8-ல் வெள்ளத்தால் அடித்துச் செல்லப்பட்ட தரைப்பாலத்தின் பகுதியைப் புதுப்பித்தல்.

4,44,000

2 ஸே.

திருர்-சேவாப்பேட்டை கிலனார் சாலையில் மாவட்ட பிற சாலைகள் (கி.மீ. 0/2—4-ல் வெள்ளத்தால் சேதப்படுத்தப்பட்ட திருர் தரைப்பாலத்தைச் சீர்படுத்தல்.

2,30,000

3 ஸே.

காஞ்சீபுரம்-வந்தவாசி சாலையில் கி.மீ. 4/4—5/4 பாலார் தரைப்பாலத்தில் பாதுகாப்புப் பணிகள்.

4,99,000

1981 மார்ச் 31]

இணைப்புகள்

இணைப்பு 41.

(பத்தி 4.5-ஐக் காண்க).

1979 ஆம் ஆண்டில் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்ட வெள்ளப்
பணிகளின் முன்னேற்றம்.

தொடர் எண்.	மாவட்டம் கோட்டத்தின் பெயர்.	பணியின் பெயர்.	ஒப்பளிக்கப் பட்ட மதிப்பீட்டுத் தொகை மற் றும் எண்.	பணி நிலைமை.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

1 செங்கற்பட்டு மாவட்டம்.	டி.பி.பி. சாலையில் கி.மீ. 0/4-ல் உள்ள பாலத்தின் இரு மருங்குகளிலும் உள்ள வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட தாங்கு சுவர்களைப் பழுது பார்த்தல்.	2,60,000 — 8/80-81.	தொடங்கப்படவிருக்கும் பணிக்கான ஒப்பந்தப் புள்ளியை தலைமைப் பொறியாளர் (வெள்ளப் பணிகள்-சாலைகள்). ஏற்றுக்கொண்டுள்ளார்.
2 வட ஆற்காடு மாவட்டம்.	2 தத்தூர்-கிழ்நெல்லை— பிள்ளந்தாங்குடி சாலை யில் கி. மீ. 2/10-ல் உள்ள சிறு பாலத்தைப் பழுது பார்த்தல்.	2,65,000	இருபுற அணுகுசாலை களில் தாங்கு சுவர் கள் வேலை முடிவுற்றது.

காட்பாடி - வெங்கடகிரி 2,75,000
கோட்டா சாலையில்
கி.மீ. 52/6-8ல் உள்ள 3/80-81
சிறு பாலத்தைப் பழுது
பார்த்தல்.

உடன்படிக்கை கையெழுத்
திடப்பட வேண்டும்.

காட்பாடி - வெங்கடகிரி 2,00,000
கோட்டா சாலையில்
(மாவட்டப் பெருஞ் 3,00,000
சாலை) கி.மீ. 46/4-ல்
உள்ள தாம்போகியை
பழுது பார்த்தல்.

துண்டாக்கப்பட்ட சுவர்
கள் முடிக்கப்பட்டன.
குப்பைக் கூளம் மற்றும்
தூர் வாரப்பட்டது.
மணல் பரத்தப்பட்டது.

ஆம்பூர்-சத்தியூர் சாலை 2,50,000
யில் கி. மீ. 1/4-6
(தாம்போகி)(மாவட்டப்
பெருஞ்சாலை) பழுது
பார்த்தல்.

மத்தியப் பகுதி முடிவ
டைந்தது.

கடலூர் - விருத்தாசலம் 9,00,000
சாலையில் (மா.பெ.சா)
கி.மீ. 31/8-ல் உள்ள 14,25,000
பாலத்தைப் பழுது த.பொ. 5/
பார்த்தல். 79-80.

தாங்கு தூண் 4, 5, 6
மற்றும் 7 படுகை
மட்டத்திற்கு உயர்த்
பதப்பட்டது. கடலூர்
பக்கம் அண்டியுள்ள
பகுதியில் அடித்
தளத்திற்கு ஜல்வி
போடுதல் நடைபெறு
கிறது. சிமென்ட்
இல்லாததால் முன்னேற்
றம் பாதிக்கப்பட்டுள்
ளது.

TRUTH ALONE TRIUMPHS

9 தென் ஆற்காடு
மாவட்டம்.

இணைப்பு 41-ன்—தொடர்ச்சி.

(பத்தி 4.5. ஜக் காண்க).

1979-ஆம் ஆண்டில் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்ட வெள்ளப்
பணிகளின் முன்னேற்றம்.

தொடர் எண்.	மாவட்டம்/ கோட்டத்தின் பெயர்.	ஒப்பளிக்கப்பட்ட மதிப்பீட்டுத் தொகை மற்றும் எண்.	பணி நிலைமை.
(1)	(2)	(3)	(4)
			(5)

7 தஞ்சாவூர் மாவட்டம்

மன்னார்குடி-ஓரத்தநாடு-
திருவோணம் சாலையில்
(மா.பெ.சா.) கி. மீ.
17/6-ல் தாம்போகி
கட்டுதல்.

ரூ.
3,00,000

அணுகுசாலை தவிர பால்
வேலை முடிவடைந்
துள்ளது.

8

ஷே

மன்னார்குடி-ஓரத்தநாடு
திருவோணம் சாலையில்
(மா.பெ.சா.) கி. மீ.
26/6-ல் பாலம் கட்டுதல்.

2,25,000

3,15,000

அணுகுசாலை மற்றும்
மேல்சாந்து பூசுதல்
தவிர பாலவேலை முடி
வடைந்தது. அணுகு
சாலை அமைக்கும்
பணி நடைபெறுகிறது.
துணைக் கட்டுமானத்திற்
கான பணிமுன்னேற்றத்
தில் உள்ளது.

9 தஞ்சாவூர் கோட்டம்

எம்.எம். சாலையில்
(இதர மாவட்டசாலை
கி.மீ. 39/6-ல் உள்ள
பாலத்தைப் பழுது
பார்த்தல்.

2,50,000

1,85,000

இணைப்புகள்

1981 மார்ச் 31

10 திருவாரூர் கோட்டம்

ஒக்கநாடு கிழக்கு-சமயங்
குடிகாடு சாலையில்
(ஊராட்சி ஒன்றிய
சாலை) கி. மீ. 1/2-ல்
பாலம் கட்டுதல்.

2,00,000

3,43,000

ஒருதாங்கு தூணிற்கான
துணைக் கட்டுமானமும்
அபட்டுமென்ட் ஒன்றும்
முடிவடைந்தன. மற்ற
எல்லா ஐந்து தாங்கு
தூண்களும் மேலும் ஒரு
அபட்டுமென்டும் புற
மட்டம் வரை உயர்த்
தப்பட்டுள்ளது.

11

செ

கப்பலாண்டியான் சாலை
யில் (ஊ.ஒ.சா.)
கி.மீ. 4/6-6/8 வரை
பழுது பார்த்தல்.

2,53,000

வேலை துவங்கப்படுகிறது

12

செ

சாலியமங்கலம்-சடையன்
கோவில் சாலையில்
(இ.மா.சா.)கி.மீ. 0/6-ல்
உள்ள பாலத்தைப்
புதுப்பித்தல்.

3,00,000

5,00,000

2/80-81

இப்பணிக்கான வேலை
ஆணை இப்பொழுது
கிடைத்துள்ளது.

13

செ

கப்பலாண்டியான் கிராம
சாலையில் கி.மீ. 1/8
4/8 வரை டி.பி. ப.
பழுது பார்த்தல்.

3,83,000

ஆரம்பிக்கப்பட உள்ளது

14

செ

கப்பலாண்டியான் கிராம
சாலையில் (ஊ.ஒ.சா.)
1/6-4/8-ல் பழுது
பார்த்தல்.

3,83,000

இப்பணிக்கான வேலை
ஆணை இப்பொழுது
கிடைத்துள்ளது.

இணைப்பு 41-ன்—தொடர்ச்சி.

(பத்தி 4.5 ஐக் காண்க)

1979-ஆம் ஆண்டில் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்ட வெள்ளப் பணிகளின் முன்னேற்றம்.

தொடர்
எண்.

மாவட்டம்/
கோட்டத்தின்
பெயர்.

ஒப்பளிக்கப்பட்ட
பணியின் பெயர். மதிப்பீட்டுத்
தொகை
மற்றும் எண்.

பணிநிலைமை.

(1)

(2)

(3)

(4)

(5)

ரூ.

18 திருவாரூர் கோட்டம்

சிங்கப்பெருமாள் குளம்-
வண்ணாரப்பேட்டை
சாலையில் (ஊ.ஓ.சா.)
கி.மீ. 7/6-ல் தாம்போகி
கட்டுதல்.

1,50,000

3,95,000

எல்லா வகையிலும் இப்
பணி முடிக்கப்பட்டது.
அணுகுசாலை வேலை
நடைபெற்று வருகிறது

16 தஞ்சாவூர் கோட்டம்

பாப்பாநாடு-மதுக்கூர்-
பெருகவாழ்ந்தான்
சாலையில் கி.மீ. 3/8-ல்
உள்ள சிறு பாலத்தைப்
பழுது பார்த்தல்.

1,84,000

அணுகுசாலையில் கிராதி
வேலை நடைபெறு
கிறது. கைப்பிடி
அமைக்கும் வேலை
முடிவடைந்தது. மதுக்
கூர் பக்கத்தில் அணுகு
சாலைக்கான ஐல்லி
போடப்பட்டது.

17 மதுரை மாவட்டம்

வதலகுண்டு உசிலம்பட்டி
சாலை (பெருமாவட்ட
சாலை) கி.மீ. 3/6-ல்
உள்ள சிறு பாலத்தைப்
புதுப்பித்தல். 4,00,000
2/80-81

தென்காசி மதுரை சாலை
கி.மீ. 114/10-ல் உள்ள
சிறு பாலத்தைப் புதுப்
பித்தல். 1,60,000
3/80-81

வீரபாண்டி-வெங்கடாசல
புரம் சாலை கி.மீ. 5/10-ல்
உள்ள சிறு பாலத்
தைப் புதுப்பித்தல். 1,50,000
1/80-81

கோத்தகுடி ஆற்றின்
குறுக்கே போத்திபுரம்
சாலை கி.மீ. 3/8-ல்
உள்ள பால் வேலை
யைப் புதுப்பித்தல். 6,00,000
7,50,000
த.பொ. 4/1
80-81.

பணிக்கான உத்தரவு
வழங்கப்பட்டுவிட்டது.
ஒப்பந்தம் முடிவடைந்து
விட்டது. துண்கள்
உட்பட நில வேலை
முடிவடைந்து விட்டன,
பணி சிறிதளவு நின்று
விரைவில் செயலாக்கம்
பெறும்.

மாற்றுவழிச் சாலை
வேலை முடிவடைந்து
விட்டது. தூளாக்கும்
வேலை முடிந்துவிட்
டது. அடிப்படை நில
வேலை முன்னேற்ற
நிலையில் உள்ளது.

பெருமையினால் இந்த
வேலையில் சிறிது தாம
தம் ஏற்படினும் நில
வேலை இப்பொழுது
மீண்டும் துவங்கியுள்
ளது.

ஆற்றில் நீர் பாய்கிறது.
வேலை நடைபெற
வில்லை.

1981 மார்ச் 31

இணைப்புகள்

24

இணைப்பு 41-ன் — தொடர்ச்சி.
(பத்தி 4.5ஐக் காண்க).

1979 ஆம் ஆண்டில் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்ட வெள்ளப்
பணிகளின் முன்னேற்றம்.

தொடர் எண்.	மாவட்டம்/ கோட்டத்தின் பெயர்.	ஒப்பளிக்கப்பட்ட மதிப்பீட்டுத் தொகை மற்றும் எண்.	பணிநிலைமை.
(1)	(2)	(3)	(4)
		ரூ.	(5)

21 மதுரை மாவட்டம்

சோழவந்தான் அருகே, வவகை ஆற்றின்	7,50,000
குறுக்கே உள்ள சோழ வந்தான் சிறுபாலத்தில்	12,14,000
சில பழுதுகளைப் பார்த்துப் புதுப்பித் தல்.	7/79-80.

சோழவந்தான் அருகே
தடுப்புச் சுவர் வேலை
முடிந்து, வேலை
முன்னேற்ற நிலையில்
உள்ளது.

22 கோயம்புத்தூர்
மாவட்டம்.

ஆத்தியூர் கொங்கலகாரம் கி.மீ. 1/8-4/0 முதல்	3,00,000
5/0-7/0 வரையில்	3,30,000
பழுதுபார்த்தல்.	34/79-80.

1/6-3/0 3/0-4/0 W.B.M
வேலை முடிவடைந்து
விட்டது.

ராகல்பாரி கிராம சாலை
கி.மீ. 1/8-4/2-ல்
வெள்ளச் சேத நிவாரணம் (இ.மா.சா.)

3,00,000

35/79-80.

1/8-2/4 மணல் நிரப்புப் பணி முடிவுற்றது. கலவை மணல் நிரப்புப் பணி முடிவுற்றது. சரளைக் கல் சேகரிப்பு நடந்து கொண்டிருக்கிறது.

1981 மார்ச் 31

வெள்ளச் சேத நிவாரணம்
கி.மீ. 3/4 துடியலூர்
கோவில் பாளையம்
சாலை (மா.பொ.சா.)

3,00,000

30/79-80.

துடியலூர் பக்கம் கரை மற்றும் தூண் எண் கடைக்கால் பணி முடிவுற்றது. தண்ணீர் தேக்கத்தினால் பணி தடைப்பட்டது.

வெள்ளச் சேத நிவாரணம்
ஆந்தையூர் கொங்கல்
நகரம் சாலை கி.மீ.
4/2-ல் (மா.பி.சா.)

1,50,000

2,00,000

32/79-80

1, 2 மற்றும் 3 தூண் களுக்கு கரைமட்ட அளவுக்கு சாங்கிரீட் போடப்பட்டுள்ளது.

கோயம்புத்தூர்-திண்டுக்கல்
சாலை (மா.நெ.சா.)
கி.மீ. 33/4-ல் உள்ள
பள்ளத்திற்கு வெள்ளச்
சேத நிவாரணம்.

2,19,000

38/79-80

ஆற்றின் கீழ்ப்பகுதியில் தடுப்புச்சுவர் கட்டும் பணி முடிவுற்றது. நீரோட்டத்தினால் பணி பாதிக்கப்பட்டுள்ளது.

பொள்ளாச்சி-மினக்கார
சாலை (மா.பெ.சா.)-
கி.மீ. 7/4-ல் வெள்ளச்
சேத நிவாரணம்.

2,50,000

41/79-80

ஆற்றின் கீழ்ப்பகுதியிலும் மேல் பகுதியிலும் தடுப்புச் சுவர் கட்டும் பணி முடிவுற்றது. பூச்சு வேலை நடந்து கொண்டிருக்கிறது.

இணைப்பு 41-ன்—தொடர்ச்சி.

(பத்தி 4.5 ஐக் காண்க).

1979-ஆம் ஆண்டில் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்ட வெள்ளப்

பணிதவரின் முன்னேற்றம்.

தொடர் மாட்டம்/
எண். கோட்டத்தின்
பெயர்.

(1)

(2)

2.8 கோயம்புத்தூர்
மாவட்டம்.

2.9

ஷே

ஒப்பளிக்கப்பட்ட
பணியின் பெயர். மதிப்பீட்டுத்
தொகை
மற்றும் எண்.

(3)

(4)

(5)

பொள்ளாச்சி-பள்ளடம் 2,00,000
சாலை (மா.பெ.சா.)
கி. மீ. 6/2-4-ல் 40/79-80
வெள்ளச்சேத நிவா
ரணம்.

கொங்கல் நகரம் 3,00,000
ராமச்சந்திரபுரம்
சாலை (ஒன்றியசாலை) 4,00,000
கி. மீ. 6/9-ல் உள்ள 37/79-80
பள்ளத்திற்கு
வெள்ளச்சேத
நிவாரணம்.

கட்டுமானப் பணி முடி
வற்றது. டபிள்யூபி எம்
பூர்த்தியானது.

கொங்கல் நகரம் பக்கக்
கரை படுக்கை பகுதி
மட்டம் காங்கிரீட்
போடப் பட்டுள்ளது.
பக்கக் கரை மற்றும்
தூண் எண் 1 கரை
மட்டத்திற்கு காங்
கிரீட் போடப்பட்டுள்
ளது.

இணைப்புகள்

11891 மார்ச் 31

30 கோயம்புத்தூர்
மாவட்டம்.

காரமடை—தோலம் 7,50,000
பாளையம் சாலை
(மாவட்ட பிறசாலை) C E 3/80-81
யில் கி.மீ. 10/10-ல்
உள்ள பாலத்தில்
வெள்ளச் சேத நிவா
ரண வேலைகள்.

திருத்திய மதிப்பீடு ஒப்பு
தல் அளிக்கப்பட
டுள்ளது. ஒப்பந்த
அறிக்கைகள் முடிவு
செய்யப்பட உள்ளது.

31 ஷே.

கரத்தோலாறு — குமார 5,00,000
மங்கலம் சாலை
(மாவட்ட பெருஞ் 4,70,000
சாலை)யில்கி.மீ. 9/10-ல் 36/78-79
உள்ள பள்ளத்திற்கு
வெள்ள நிவாரண
வேலைகள்.

டெக் கான்கிரிட் வேலை
நடந்தேறி வருகிறது.
குமாரமங்கலம் பக்கத்
தில் கடைக்கால் வேலை
நடந்தேறி வருகிறது.

32 ஷே.

திருமலையின் பாளையத் 5,00,000
தில் சேலம்—கொச்சின்
சாலையில் கி.மீ. 172/4 39/79-80
இல் பிரிந்து பல்லடம்—
கொச்சின் புரோன்
உன் சாலையில் கி.மீ.
48/6 இல் இணையும்
சாலையில் கி.மீ. 4/6
இல் வெள்ளச் சேத
நிவாரண வேலைகள்.

ஒப்பந்தக்காரர் பணி
களைத் தொடங்குமாறு
அறிவுறுத்தப்பட்டுள்
ளார்.

33 ஷே.

காரமடை — தோலம் 5,00,000
பாளையம் சாலையில்
கி.மீ. 15/4-ல் உள்ள 4,12,000
பாலத்திற்கு வெள்ளச்
சேதங்களை சீர்செய்தல்.

தோலம்பாளையம் பக்கக்
கரை படுகை மட்டத்
திற்கு பணி முடிவுற்றது

இணைப்பு 41-ன்—தொடர்ச்சி.

(பத்தி 4,5-ஐக் காண்க.)

1979 ஆம் ஆண்டில் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்ட வெள்ளப்
பணியின் முன்னேற்றம்.

தொடர் மாவட்டம்
எண். கோட்டத்தின்
பெயர்.

பணியின் பெயர்.

ஒப்பளிக்கப்பட்ட
மதிப்பீட்டுத்
தொகை
மற்றும் எண்.

பணி நிலைமை.

(1)

(2)

(3)

(4)

(5)

34 கோயம்புத்தூர்

தேவநூர்	புதூர்	6,50,000
நலணூர்	காலனி	
சாலை கி.மீ. 4 1/2-4		5/79-80
இல் உயர் மட்டப்		
பாலம் கட்டுதல்.		

தூண் மூன்று மற்றும்
நான்குக்கான மேல்
கட்டுமான வேலை
முன்னேற்றமாக நடந்து
வருகிறது.

35 சேலம்

பட்டினம் - போதிமலை	1,70,000
சாலையிலிருந்து ஆல்	
வஞ்சி அம்மன் கோயில்	47/79-80
சாலையில் கி.மீ. 0/6ல்	
வெள்ளச் சேத நிவா	
ரணம்.	

தூண் மீதும் அபட்டுமென்
மீதும் பெட்டிளாக்
கான்கிரீட்டு பணி
முடிவுற்றது. கம்பி
கட்டும் வேலை நடந்து
வருகிறது.

36

சேலம்

பனமரத்துப்பட்டி - கம்மா	4,99,000
லப்பட்டி சாலையில்	
16/0 கி. மீட்டரில் ஒரு	
பாலம் கட்டுதல்.	

மதிப்பீடு ஒப்புதலளிக்கப்
பட வேண்டியுள்ளது.

37 நீலகிரி மாவட்டம்

.. கூடலூர் சாலையில்
கள்ளிக்கோட்டை
வைத்திரியில் கி.மீ.
122/10-இல் வெள்ளத்
தால் பாதிக்கப்பட்ட
கிறு பாலத்தை
மீண்டும் புதுப்பித்தல்.
கள்ளிக்கோட்டை நிலாம்பூர்
கூடலூர் சாலையில்
கி.மீ. 108/8-ல் வெள்ளத்
தால் பாதிக்கப்பட்ட
கிறு பாலத்தை மீண்டும்
புதுப்பித்தல்.

2,50,000

2,65,000

26/79-80

கள்ளிக்கோட்டையின்
பக்கம் அணைப்பு
தடுப்புதளம் போடப்
பட்டு மற்றப்பணிகள்
முன்னேற்ற நிலையில்
உள்ளன.

38 ஸ்ரீ

.. கள்ளிக்கோட்டை நிலாம்பூர்
கூடலூர் சாலையில்
கி.மீ. 108/8-ல் வெள்ளத்
தால் பாதிக்கப்பட்ட
கிறு பாலத்தை மீண்டும்
புதுப்பித்தல்.

3,00,000

3,75,000

27/79-80

நீலாம்பூர் பக்கம் தடுப்புத்
தளம் அமைக்கும் பணி
நடந்து வருகிறது.

39 திருநெல்வேலி
மாவட்டம்.

கடையம்முக் கூடல் சாலை
யில் வெள்ளப்பாழ்
சீரமைப்பு பணி
யின் கீழ் தடுப்புச்சுவர்
மற்றும் குறுக்கு வடி
கால் அமைத்தல்.

2,00,000

2,07,000

11/80-81

தடுப்புச் சுவருக்கு வேண்
டிய பொருள்கள் சேக
ரிக்கப்பட்டு குழாய்
வடிகால் பணி நடந்து
வருகிறது.

40 ஸ்ரீ

முண்டத்தூரணி வழியாக
செல்லும் மேல்பாப
னாசம் அணை சாலை
யில் கி.மீ. 10/0-24/0
இல் வெள்ளப் பாழ்
சீரமைப்புப் பணியின்
கீழ் அணைப்புத்தளம்
கட்டுதல்.

2,00,000

பொருள்கள் சேகரிக்கப்
பட்டுள்ளன. பணியை
தொடங்குவதற்குவனத்
துறையின் ஒப்புதல்
எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

41 இராமநாதபுரம்
மாவட்டம்.

மாணாமதுரை-தெள்ளி
சிட்டா நல்லூர் சாலை
யில் கி.மீ. 13, 8இல் நிரத்
தரமாக புதுப்பித்தல்.

1,65,000

96,000

1,40,000

பணி நடந்து வருகிறது.

1981 மார்ச் 31]

இணைப்புகள்

247

இணைப்பு 41-ன்—தொடர்ச்சி.

(பத்தி 4,5-ஐக் காண்க).

1979-ஆம் ஆண்டில் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்ட வெள்ளப்
பணியின் முன்னேற்றம்.

தொடர் எண்.	மாவட்டம் கோட்டத்தின் பெயர்.	பணியின் பெயர்.	ஒப்பளிக்கப்பட்ட மதிப்பீட்டுத் தொகை மற்றும் எண்.	பணி நிலைமை.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
42	இராமநாதபுரம்	சுக்கிராப்பட்டி ஆனந்தூர் சாலையில் கி.மீ. 1/4-ல் உள்ள சிறு பாலத்தை மீண்டும் கட்டுதல்.	1,50,000	மதிப்பீட்டிற்கு ஒப்புதல் அளிக்கவேண்டும்.
43	சேலம்	.. கிலாபட்டாமங்கலம்— வள்ளியூர் சாலையில் கி.மீ. 0/8 இல் உள்ள தரைப்பாலத்தை நிரந் தரமாகப் புதுப்பித்தல். (ஊ.ஒ.சா.)	1,50,000 1,35,000	ஒப்பந்தம் செய்யப்பட வேண்டும்.
44	சேலம்	.. கிலாபட்டாமங்கலம்— வள்ளியூர் சாலையில் கி.மீ. 0/8 இல் உள்ள பாலத்தை நிரந் தரமாகப் புதுப்பித்தல். (ஊ.ஒ.சா.)	1,50,000	மதிப்பீட்டிற்கு ஒப்புதல் அளிக்க வேண்டும்.

.. சிவகாசி — கமுகுமலைச்
சாலையில் கி.மீ. 17/6—
இல் உள்ள படுகை
அளவு தரைப் பாலம்
அமைத்தல்.

1,50,000

13/80-81

ஒப்பந்தம் செய்யப்
பட்டுள்ளது. பணி
தொடங்க வேண்டும்.

40 கன்னியாகுமரி
மாவட்டம்.

அகஸ்தீஸ்வரம் ஊராட்சி
ஒன்றியத்தில் வடக்கு
தாமரைக்குளம் — பால
யார் சாலையில் கி.மீ.
0/4-இல் உள்ள சிறு
பாலத்தை வெள்ளப்
பாழ் சேரமைப்புப் பணி
யின்கீழ் புதுப்பித்தல்.

8,00,000

8,00,000

தொடக்கப்பணி முன்
னேற்ற நிலையில் உள்
ளது. நேர் பாடு
குறிக்கப் பட்டுள்ளது.
கோட்டப் பொறி
யாளர் கல்லால் ஆன
தரைப் பாலத்தையும்
தற்காலிகமாக உள்ள
பாலத்தையும் இடிப்ப
தற்கு ஒப்பந்தப்புள்ளி
கோரியுள்ளார்.

47 செங்கல்பட்டு

.. மவுண்ட் — மடிப்பாக்கம்
சாலையில் கி.மீ. 1/6—
இல் உள்ள மூழ்குதரைப்
பாலத்தை வெள்ளப்
பாழ் சேரமைப்புப் பணி
யின் கீழ் புதுப்பித்தல்.

3,00,000

பணி முன்னேற்ற நிலை
யில் உள்ளது.

48 தஞ்சாவூர்

.. காசன்காடு — பூலவேரிக்
காடு சாலையில் கி.மீ.
0/0-இல் பட்டுமான்சி
ஆற்றின் குறுக்கே
உள்ள மூழ்கு பாலத்தை
வெள்ளப்பாழ் சேர
மைப்புப் பணியின் கீழ்
புதுப்பித்தல்.

2,60,000

பணி முன்னேற்ற நிலை
யில் உள்ளது.

இணைப்பு

(பத்தி 4.5-ஐ
1980-81-ம் ஆண்டிற்கான நிதி ஒதுக்கீடு மற்றும்

அரசு சாலைகள்.

வரிசை
எண்.

மாவட்டத்தின் பெயர்.

ஒதுக்கீடு. செலவு.

(ரூபாய் இலட்சத்தில்).

(1)	(2)	(3)	(4)
1	செங்கற்பட்டு	26.99	18.55
2	தென் ஆற்காடு	27.64	8.84
3	வட ஆற்காடு	16.35	7.75
4	திருச்சிராப்பள்ளி	9.67	8.78
5	தஞ்சாவூர்	18.20	28.95
6	புதுக்கோட்டை	0.84	2.10
7	மதுரை	30.53	17.64
8	திருநெல்வேலி	21.74	19.42
9	கன்னியாகுமரி	..	(-) 1.61
10	இராமநாதபுரம்	31.99	18.57
11	கோயம்புத்தூர்	3.47	6.38
12	நீலகிரி (உதகமண்டலம்)	5.12	5.11
13	பெரியார்	22.69	4.95
14	சேலம்	5.45	0.22
15	தருமபுரி	2.46	1.57

மொத்தம் .. 2,23.14 1,57.22

1981 மார்ச் 31]

42.

பார்க்கவும்.)

31-12-1980 முடிய ஏற்பட்ட செலவு பற்றிய விவரங்கள்.

ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகள்.		259. கட்டிடங்கள்.		306. சிறுபாசன ஏரிகள்.	
ஒதுக்கீடு.	செலவு.	ஒதுக்கீடு.	செலவு.	ஒதுக்கீடு.	செலவு.
(ரூபாய் இலட்சத்தில்).					
(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
24.50	7.64	1.24	0.98	0.77	0.67
14.16	11.19	1.77	0.52	2.71	2.45
6.69	4.17	0.88	(—)0.25	0.24	(—)0.42
13.20	8.78	0.22	0.09	0.14	0.09
26.43	28.50	2.37	1.21	..	..
0.57	1.58	0.45	0.39	..	..
27.37	12.42	(—)0.20	1.08	0.20	0.06
27.23	21.07	0.85	0.66	2.25	1.72
0.05	0.21	..	..	..	..
54.87	25.61	(—)0.05	(—)0.21	2.31	2.31
4.88	4.46	0.92	0.99	0.32	0.32
2.72	4.52	0.25	0.25	..	0.25
8.90	1.73	0.30	1.18	0.27	0.25
2.73	1.08	1.14	0.89	..	..
1.18	0.74	0.05	0.05	0.04	0.04
2.15.48	1,33.70	10.19	6.84	9.25	7.49